Princeton University Library
32101 066920453

182

Luftkreuzer im Kampf

von

Hptm. ff-Victor von Koerber

/Dolf von Korb/

RECAP

Library of

Princeton University.

Adolf-Victor von Koerber
(Dolf von Korb)

Luftkreuzer im Kampf

Luftkreuzer im Kampf

von

Adolf-Victor von Koerber
(Dolf von Korb)

Leipzig · C. F. Amelangs Verlag · 1916

Mit Genehmigung des Oberkommandos i. d. Marken, des Admiralstabes der Marine und des Stellv. General-Kommandos des XIX. (2. K. S.) Armeekorps

Das Recht der Übersetzung wird vorbehalten
Für Amerika: Copyright 1916 by C. F. Amelangs Verlag, Leipzig

Digitized by Google

Küstenwacht

3465
.245
.361
(RECAP)
WE533
.532
.V2
NOV 26 1919 425970

Den langen Tag über hatten die Geſchütze gedröhnt. Die flandriſche Front lag in ſchwerem Artillerieduell. Die Leute in den Unterſtänden miſchten ſeelenruhig ihre Karten. Lange Monate ſchon ſpielten ſie dieſelben Blätter im ſprühenden Trommelfeuer. Sie waren von Hand zu Hand gegangen. Manch einer lebte nicht mehr, deſſen ſchwielige Fauſt ſie gehalten. Eine alte Mutter hatte ſie geſchickt. Sie weinte ſchon den fünften Monat um den Sohn. Der lag draußen, in der Nacht verſcharrt zwiſchen den Gräben. Die Karten gingen von Hand zu Hand. Ein Talglicht wurde entzündet.

Der Abend fiel auf die Front. Von den ſchneeverbrämten Eishäuptern der Alpen bis zu der Nordſee ſchäumenden Wogenkämmen. Tauſend Kilometer faſt. In Bogen und Zacken — im Feuer ein Feuerwall. Leben und Tod in jäher Folge. Millionen Pulverexploſionen in der Minute. Mit den erſten Schatten ein langſames Abſterben der Donnertöne. Weittragende Geſchütze faßten über die Annäherungsſtraßen, die Ablöſungen zu treffen. Irgendwo wird ein Stabsauto zerknallt. Ein Volltreffer hatte ſich ſeiner raſenden Fahrt entgegengeſchmiſſen. Ganz vorne ſchnatterten noch zwei Maſchinengewehre ihre frechen Reden. Dann fanden auch ſie Ruhe. Die Nachtwachen traten an. Vom Gebirge zum Meer.

Ein Horchpoſten in den Dünen lauſchte gegen den Feind. Seine Augen durchſpähten das glitzernde Wirrwarr der Drahtverhaue, als die erſten Leuchtbälle hochflogen und in abertauſend Sprühſternchen langſam abwärts tauten. Einer ſtand eine Zeitlang in der Luft über des Feindes Linien. Wie eine Freude im Zwielicht. Doppelt ſchärfte ſich des Horchers Gehör. Die ungewiſſe Stunde begann: würde der Feind mit den erſten Schatten einen plötzlichen Angriff vortragen? Kein Laut meldete ihn. Sanft nur wehte vom Meer eine friſche

Brise, die das geheimnisvolle Murmeln der Wellen hertrug. Manchesmal auch in den langen Nächten den dumpfen Schall des Seekrieges. Dann hatte ein deutscher Torpedo gesessen. Irgendwo da draußen in der Munitionsladung eines „friedlichen" englischen Kauffahrers. Selten nur kam der Schall wütender Schiffsgeschütze, denn die britische Flotte wagte nicht, den am Kanal Kämpfenden in Flanken und Rücken zu fallen. Ein Versuch dazu war kläglich gescheitert.

Den Wind meisterte ein Surren. Es rauschte von fern her in der Luft. Der Horchposten vernahm es wie tausend andere, es wollte ihn zwingen, den Blick zu heben, zu drehen, doch er wandte nicht den Kopf vom Feind. Voraus lag seine Pflicht, suggestiv hielt sie ihn gebannt. Bald mahlte sich das Tönen näher, dann schnitt ein jäher Hauch die Luftwellen ab. Nur das Meer führte das Wort. Plötzlich fiel wieder der Maschinenlaut ins Ohr. Es ist unheimlich, ihn zu hören, ohne zu wissen, woher er kommt, wen er hochoben im Luftmeer daherträgt. Flieger? Die Abwehrkanoniere spannten auf Alarm. Noch hingen die Rohre heiß in den Lafetten. Sie hatten den Tag über unzählige Eisenflüche hinaufgeschleudert. Einmal war Beute eingekommen. Ein nagelneuer englischer Doppeldecker. Gezwungen zu jäher Notlandung. Der Führer war verwundet gefangengenommen worden. Um die Scheinwerfer in den Dünen knackten hastige Handgriffe, den Leuchtschein gegen den Feind in die letzten säumigen Tagesstrahlen zu stechen, die der Sonne tapfer den Rückzug deckten. Da klingelte der Ringfernsprecher die Meldung eines der hintersten Posten: „Zeppelin aus Ost." Also aus der Heimat! Die Abwehrwerkzeuge und ihre Leute nahmen wieder Ruhestellung. Näher und stärker schwoll das Lied der Motore. Die Kundigen unter den Spähern kannten den

Klang. Er liegt einige Oktaven tiefer als das rohe Schnurpeln und knatternde Knallen der Aeroplane. Mächtiger, gehaltvoller, gereifter. Die Möwen schreckten aus dem schaukelnden Wellenbett auf und fegten im Wind über die weißen Kämme, hinter denen sich dunkle Schatten anpirschten. Langsam rollten die ewig bewegten Wasser heran und liefen plappernd über den flachen Sand bis an die Dünen. Hier verhielten sie einen Augenblick und dann schlappten sie zurück in den Schaum der folgenden Reihe. Die wellte sich wieder landwärts bis an die täglich umkämpfte Grenzlinie, die ganze Muschelheere, in Feuerstein gewachsene Tangalgen, Bernsteinsplitter, zappelnde Stichlinge und Krabbenschwärme bannte. Opfer an der Front des Meeres. Einzelne Möwen stießen herab, sprühten wie Silberfunken scharf empor und kippten wieder zurück. Ihr Kreischen erstarb. In niedriger Fahrt über dem Dünenland suchte der Luftkreuzer seinen Weg. Dröhnend aus allen Motoren. Er lag im Wettlauf mit den Abendschatten, die über das Bunte ringsum herfielen. Sie mischten ihre graue Farbe in die Dinge. Doch dunkelte alles in Minuten nach. Mitten hinein in die Palette tropften grüne Lichter aus der Luft. Und auf den Marineflugplatz hinab, der mit seinem Blinkfeuer Antworten gab, fiel ein Feuerball, röter und flammender wie ein Komet. Eine Rakete schoß auf: „Meldung aufgefunden." Da wandte der Luftkreuzer auf nördlichen Kurs und gab dem Dünenposten ein letztes Schauspiel. Von seinem Heck löste sich ein Leuchtstern, der zu tausend Kristallen zersprang, die singend in die Wogen zischten und auslöschten. Die Marineflieger drunten kannten das Signal: „Verstanden!" Voll Sehnsucht blickten sie ihrem großen Luftbruder nach. Die jungen Offiziere sprachen untereinander, ob er wohl die nächste Nacht an den

Feind kommen oder ob er Englands Küsten aus dem Schlafe aufschrecken würde. Lange Zeit gingen Worte und Meinungen hin und her. Kühl wehte der Abend über Land. Der Stationskommandant bat die Herren zusammen und befahl Startbereitschaft vom Hellwerden an. „Wir werden vielleicht eine Nachricht erhalten, die uns einen schweren Tag bringen kann." Mehr sagte er nicht. Doch errieten die Offiziere daraus ein wenig von dem Auftrag des Luftkreuzers, der im dunkeln Tor der Nacht verschwand.

In der Messe klangen beim Abendtrunk die Gläser zusammen: „Auf morgen!" Dann trieb die erwartete Pflicht zur frühen Ruhe.

*

Über See flog mit Nordwestkurs das Marineluftschiff. Der Kommandant, Kapitänleutnant Martens, besprach mit dem Ingenieur die günstigste Höhe. Leutnant von Kunkel, der Batterieoffizier, hantierte an den Apparaten. Er hatte bei der Nachtfahrt oben am Abwurf nichts zu tun und vertrat den ersten Offizier, der schon vor drei Tagen einen Spezialauftrag übernommen hatte. „Eigentlich hat der Oswald mächtiges Glück. Drei Tage auf einem U-Boot, das lasse ich mir gefallen." — „Noch dazu als Landratte," antwortete der Ingenieur. Oberleutnant Oswald gehörte nämlich zu den Armeeluftschiffern und wurde von seinen Landkameraden wegen des Kommandos auf einen Marineluftkreuzer recht beneidet. Lernte er, der schon die ersten Zeppelinangriffe auf die belgischen Festungen mitgemacht und weithin über dem Polenland die russischen Linien aufgeklärt hatte, doch jetzt den Luftkrieg über See kennen. Der Luftschiffer erlebt den Krieg von höchster Warte.

Tief unter dem Schiff atmete die Fläche. Es ist nie

ganz dunkel auf dem Meer. Es hob und ſenkte ſich wie der Bruſtkaſten eines Rieſen. Von irgendwoher fielen Lichter ein. Ungewiß und doch deutlich genug, um auf der Oberfläche Berge und Täler zu zeichnen. „Wir haben eine lange, ruhige Dünung," meinte der Kommandant, „und brauchen keinen Wind zu erwarten." Er wies mit der Hand gen Himmel — der Augenblick bot keine Pflichten. „Sehen Sie die Pracht!"

Über und über beſät mit Sternen wölbte ſich das Firmament. Es war in zwei Teile geſpalten, denn über den Häuptern hing der ſtraffe Gasleib wie das vorſpringende Dach eines Hauſes. Die Offiziere ſaßen darunter in luftiger Veranda. Auf Eiſenbänken, die ölfleckige Polſter trugen. Die Lampen froren abgeblendet in ihren Drahtkörben. Nur die an den Navigationsapparaten erhellten viele feine Zeiger und die ſchwarzweißen Zifferblättchen mit den tauſend Hieroglyphen und roten Zahlen. Ihr Licht blieb geheimnisvoll nach innen gekehrt. Doch die Sterne blendeten in die Augen der Aufſchauenden. Ihr Glanz löſchte alle Empfindungen aus, der Donner der Motore erſtarb zu einem fernen Rauſchen, die unſteten Dinge der Welt wurden ein Nichts im ewigen Licht der Nordnacht. Unzählbar jedem Gehirn, unmeßbar jedem Maße, ewig fern thronten ſie in Schönheit. Des Sirius buntes Leuchten ſtrahlte mitten im Kollier des Weltalls. Die großen Sternbilder der „Wagen" fuhren ihren Titanenkorſo. Das krumme Schwert des Orion hing gewaltig vom Silbergürtel des Himmelsjägers herab. Götter und Helden, fabelhafte Urwelttiere kreiſten. An der Schwelle der Ewigkeit aber hielt einer Wacht, umringt, umtobt von den Myriaden, die gierig das Sonnenlicht des Alls auffogen, — und doch einſam fern in weltenferner Ferne: der Nordſtern. Kapitän Martens krampfte die Fäuſte in die Eiſenre-

ling: wenn er ſein Schiff hinaufriſſe in jene Weiten unendlichen Seins? — Wenn er ſelber einer würde wie jene, ewige Bahnen ſchlagend um die Peripherie der Welt — ach, was wiſſen wir, beginnt nicht dort ein neues All, ein neues Sonnenſyſtem, gleich der Sternenwelt unſerer Nordnacht, dort, wo am Himmel ein weißes Feld leuchtet, fauſtgroß — wo ſich Trillionen und abermals unzählbare Sternenheere zuſammendrängen — kreiſt dort in der Ewigkeit nicht eine noch größere Sonne mit ihren Trabanten, hängt nicht ein Weltall wie ein Kettenglied im nächſten. Und ſo fort in alle Ewigkeit? —

„Herr Kapitänleutnant, der Wind dreht.“ Ein Blitz ſchlug in den Gedankentraum. Die Pflicht! Der Kommandant korrigierte den Kurs und ſenkte den Blick auf die Seekarte. Durch Ölmantel und Wollſchal ſchlich ihm die Kälte bis ins Mark. Er hatte Sekunden in die ſtille Ewigkeit geſchaut. Nun war er wieder drin, mittendrin im Erdentreiben. Ein Wort riß ihn von der Schwelle zurück, und er führte ſein Schiff wie in vielen anderen Nächten. Die Motore donnerten.

Aus dem Meer ſtieg ein leichter Dunſt. Vor dem Weſtwind trieben Nebelſchwaden. Die Sicht ließ nach. Die Cellonglasfenſter der Gondel beſchlugen wie Kacheln eines Dampfbades. Der Leutnant ſchüttelte den Kopf. „Das iſt nicht gut.“ — Martens befahl, den Bugſcheinwerfer zu entzünden. Sofort flammte der Strahl auf und ſtach tief hinab in die See. Durch ſeinen kalten Lichtweg, mitten hindurch, flatterten milchige Nebelflore. Durchſichtig wie Aſtralleiber. Dichter und dichter ballte ſich das brodelnde Weiß. Der Schein leuchtete ins Nichts. „Tiefenſteuer!“ Mit höchſter Kraft drückte der Mann am Rad das Schiff ſeewärts. Plötzlich fand der Strahl wieder ſeinen Widerſtand, ſein Ziel auf der Seefläche. „Gut ſo!“ Das

Steuer ließ nach, die Nebelbank zog über dem Schiff. Der Führer blickte auf. Wo waren jene Welten, wo der Nordstern? „Ein Wölkchen, irdischem Meer entraucht, ein leichtes Wölkchen löscht dich aus," hatte er einmal von einem großen Dichter gelesen. Die zarte Nebelwand wehrte dem Blick die Ferne.

„Der Mann am Ausguck soll abgelöst werden. Lassen Sie ihm, bitte, die Thermossuppe geben." — „Zu Befehl, Herr Kapitänleutnant."

Kunkel trat ans Sprachrohr: „Hallo . . ." Sein Befehl kündete dem Ausguckposten die Ablösung. Der richtete sich auf seinem Sturmsitz auf. Wenige Meter nur gehörten seinen Füßen, die enge Plattform über der Spitze des Zeppelin. Seine Augen aber sahen in alle dunkeln Fernen. Nichts war unter ihm, als der langgestreckte Schiffsrumpf, der ihn trug, und das Meer, und um ihn und über ihm wogte nichts als Luft. Feuchte und diesige, warme und schwere, eiskalte und kristallklare Luft in abertausend Formen, die oft jäh miteinander wechselten. Immer wieder staunte er hinein, auf seinen vielen Fahrten, in das unerschöpfliche Luftbilderbuch. Er wandte sich zurück. Ein Elmsfeuer tanzte über dem Schiff. Plötzlich ein winzig kleines Lämpchen. Dann wuchs langsam ein Kopf aus dem Aluminiumboden. Das Taschenlicht zuckte mit einem Blitz über das weiße Gesicht. Arme und Schultern stützten sich. Eine Gestalt stand auf dem grauen Riesenrücken. Sie balanzierte im ungewissen Nachtschimmer darüber hin, wie ein Wandler auf dem Dachfirst. Die tastende Hand hielt sich an dem Geländerseil. In der anderen sprang das Irrlicht auf und nieder. Die Ablösung trat auf die Plattform. Der Posten nahm den eben beschrittenen, den einzigen Weg zurück. Seine Füße suchten den Rand des Kamins. Er stieg ein und tastete die ersten Sprossen

abwärts. Sein Kopf ertrank in der ſchwülſtigen grauen Wolke, die ihn lange Stunden getragen hatte. Der Abſtieg in den Schacht währte ihm lang. Vorſichtig ſetzten ſich Hände und Füße. Die Schultern krümmten ſich um die Bruſt, nirgends anzuſtoßen. Eine Leuchtbirne ſpendete ihr zitterndes Licht. Das ſpiegelte ringsum wieder und die Strahlen brachen ſich an den tauſend Aluminiumſtäbchen, Sproſſen, Drähten und Kabeln. Silberglanz ſchimmerte durch die mannsbreite Röhre, die den Schiffsrumpf von oben bis unten durchbohrte. Der Kletternde fühlte den Boden. Über ihm verjüngte ſich die Silberſäule zu einem ſpitzen Speer. Der Schiffsgang führte ihn zum Ruheraum. Die Suppe aus dem heißen Thermostopf war ein rechtes Labſal nach der langen kalten Wache, der zwei Stunden „Hängematte“ folgten. Mit dem Schlaf drangen dem Manne lange Bilderreihen in die Sinne. Durch endloſe Wirrniſſe von Drähten und Lampen trieb es ihn. Mechaniſche Irrgärten öffneten ſich ſeinen leichten Schritten, Silberdrähte kreuzten einander und ganze Berge von Gasballonets umdrängten ſeinen Aufſtieg. Als er aber hinausſtieß mit dem Kopf in den Morgendämmer, ſeinen Poſten zu erklettern, ſurrte über ihm ein mächtiges Heer rieſiger Luftkreuzer.

Die Hängematte wiegte den Schlafenden im ſchlingernden Schiff. Die Motore ſangen unverzagt ihr Nachtlied.

*

Das Boot hatte zwei Tage gekreuzt und eine Anzahl feindlicher Minenleger torpediert. Unermüdlich hatte der junge Kommandant am Sehrohr geſtanden, denn tagsüber mußte unter Waſſer gefahren werden. Erſt des Abends, als die bleiche Märzſonne hinter den fernen Nebelbänken des Horizonts verſank, hallte der Kommandoruf: „Klar zum Steigen“ durch den Stahlboots-

körper. Im Augenblick verzehnfachte der Maſchinentelegraph den Befehl. Die Maſchiniſten riſſen an den Pumpenhebeln. Die Kolben ſtampfen und „lenzten“ die Haupttanks, ſie blieſen das als Ballaſt dienende Waſſer aus ihnen hinaus, und das Boot bekam den zum Steigen nötigen Auftrieb. Die ſeemänniſche Beſatzung ſprang auf ihren Poſten an die Geſchütze, denn jedes Auftauchen konnte ein unerwartetes und plötzliches Gefecht bringen. Was wenige Meter über ihnen das weite, wogende Meer trug, — das ſah und wußte allein der Kommandant, dem das lange Rohr, das Stielauge dieſes modernſten und furchtbarſten Seeungeheuers, einen herrlichen Rundblick gewährte. Er hatte kurz vor der Ausfahrt einen Gaſt mitgebracht, einen Luftſchifferoffizier, über deſſen Aufgabe ſich die Mannſchaften die Köpfe zerbrachen. Der Steuermann ſchien etwas zu wiſſen, denn er hörte im Kommandoturm die Geſpräche; aber er war ein alter, ſchweigſamer Seebär. So blieb denn das Rätſel ungelöſt.

Es ſank der dritte Abend aufs Meer. Das Boot hob ſich ſchnell. Gegen die Flut preßte ſich das Höhenſteuer, und die ſtarken Motoren bebten und zitterten in ſtärkſter Kraftentwicklung, ſodaß die Schrauben tolle quirlende Waſſerwirbel ſchlugen. Im Steigen zog ein mechaniſcher Zauber das Sehrohr ein. Durch die Oberlichtfenſter des Turmes drang ein matter Schein. Der Luftſchiffoffizier hob den Kopf. Heller fielen die Strahlen von oben herab und hüllten die tröſtenden Glühlampen in fades Zwielicht. Graugedämpft ſchien es hinter dem dicken Glas, dann ward es ſtahlblau, dann immer lichter, bis gurgelnd grünliche Eisblumen am Fenſter vorüberzogen, weiße Glöckchen und ſilberhelle Luftblaſen, ein Quirlen und Blubbern, das alles laut

überrauschte, und endlich hinter den nach den Seiten abstürzenden Wassern das Licht.

„Luken auf" — klinkerte der Telegraph durch alle Räume. Zwei Matrosen hoben das Turmdach, und eine Stufe führte die Offiziere ins Freie. Ringsum das Meer im Abendlicht. Einige Rauchfahnen im Westen. Sonst Toteneinsamkeit.

Klapp, klapp schlugen die zwei weiteren Lukendeckel auf, und aus dem „Mannloch" tauchten ebenfalls luftschnappende Köpfe empor. Dann stemmten sehnige Arme die breiten Schultern hoch, und sicher wie auf einem Spazierweg bewegten sich die Matrosen auf dem schwarzen Rücken des Riesenwals. Sie steckten Stangen darauf und zogen ein Tau als Geländer. Hinter dem vorderen „Mannloch" wuchs ein Pilz aus dem Panzerboden: das Ventilationsrohr mit der großen trompetenartigen Öffnung, durch die ein elektrischer Fächerkreisel frische Seeluft bis in die untersten Räume des Bootes sog. Während der langen Tauchfahrt war die Luft trotz der hervorragenden Erneuerungsanlagen schwer und dick geworden. Standen und arbeiteten sie doch zu eng aneinander, die Menschen, die starken Akkumulatoren, die tausend ölgeschmierten Hebel und Vorrichtungen und endlich die wirbelnden und jagenden Maschinen. Sie alle brauchten Luft.

Die Ventilatoren drehten sich rastlos. Sie pusteten die verbrauchten Stoffe durch eine große Anzahl von Kalipatronen und betrieben im Großen einen Erneuerungsprozeß, den die Besatzung bei Unglücksfällen durch leichtere beim Ausatmen vor dem Mund zu haltende Patronen im Kleinen unterstützt. Diese ganze Arbeit schafft ein kurzes Auftauchen an die Oberfläche, das aber in feindlichen Gewässern oft lange Zeit unmöglich ist.

Der Kommandant gab einen kurzen Befehl, der bei

den Mannschaften etwa die Gefühle des Wortes „Feierabend“ auslöste. Wie Maulwürfe zur Nachtzeit gruben sie sich empor. Viele trugen kurze Angelruten und mit der Sachkenntnis langer an der „Waterkant“ verlebter Jugendjahre steckten sie den winzigen Köder und warfen die Schnur. Schnell mußte die Beute anbeißen, denn schon fielen die ersten schwarzen Schatten in die kleinen Wellentäler. Das Meer schien plötzlich schwarzgesprenkelt. Bald zog einer der Matrosen unter allgemeinem Jubel eine prachtvolle Scholle aus der kalten Flut. Sie stierte dumm auf ihren Peiniger.

Flimmernd und glitzernd lockte der Abendstern das Heer der Gestirne über das unendliche Meer. Einzeln und zögernd fast, dann weiter zu Hunderten gleichzeitig, hastig, hingen sie ihre Lichter in das ferne Himmelsgewölbe. Oberleutnant Oswald, der geheimnisvolle Luftschifferoffizier, lehnte sich weit zurück und sprach dem Seemann von den sturmgepeitschten Nachtfahrten, den ersten Jubelkampfflügen über den belgischen Festungen, von den weiten Aufklärungen über Polen und den stillen Flügen, die sein Luftschiff hoch über Wolken und Meer zu Englands Küsten hingeführt hatten. Dann lauschten sie beide in den kalten Abend, ob sie Propeller hörten. Es war aber der leichte Wind, der sich mit dem sausenden Ventilator im Luftfänger drehte.

Die Offiziere stiegen hinab. Ein Harmonikakünstler spielte wehmütige Seemannslieder, und die Leute sangen dazu. Es schallte seltsam in dem niedrigen, gedrückten Aufenthaltsraum. Nur der Koch war fleißig bei der Arbeit und hielt selbst seinem Kommandanten gegenüber höchst geheimnisvoll die elektrischen Töpfe zu. Am anderen Bootsende, im Wohnraum der Obermaate und Maate, sang eine schnarrende Gramophonplatte den neuesten Münchener Operettenschlager: „Mädel, ach Mä-

del vom Kaiserplatz drei." Die Leute genossen die Ruhestunden nach dem schweren Dienst.

In der niedlichen Puppenstube des Führers machten es sich die Herren bequem. Die Einrichtung der Kabine glich der eines gediegenen Herrenzimmers, allerdings in grotesk verkleinertem Maßstabe. Nicht einmal der elektrische Zigarrenanzünder fehlte.

„Ihr habt's hier unter Wasser gemütlicher eingerichtet, wie wir auf unseren Zeppelinen. Unsere Kojen sind doch ein wenig luftiger, und hier ist es im ganzen Schiff wenigstens stets völlig warm, was man vom Aufenthalt in der Luftschiffgondel beim besten Willen nicht behaupten kann."

„Dafür habt ihr aber bei klarem Wetter die herrlichste Fernsicht, während unsereins oft tagelang hintereinander den einzigen Lichtschein durchs Sehrohr empfängt. Mit diesem beschränkten Blick das ihm anvertraute Boot und die Mannschaften zu führen, ja sogar ins Gefecht zu führen, ist oft nicht leicht. Wie sehr dieses Stieren auf das Spiegelbild der Wasserwelt über uns auf die Augen und Nerven geht, das werden Sie ja in diesen Tagen selbst empfunden haben."

„Das ist wahr. Dafür haben wir aber bei unsichtigem Wetter, wie es ja über See winters meist ist, oder bei Nebel große Schwierigkeiten mit der Ortsbestimmung." Der Offizier lauschte nach dem sausenden Geräusch des Kreiselkompasses, das dieses von ihm besonders bewunderte Instrument in immerwährender Bewegung hervorbrachte. Das war kein gewöhnlicher Kompaß mit einer Magnetnadel, die bei den unzähligen Eisenteilen ringsum doch nicht hätte richtig arbeiten können, sondern ein unfaßbar genial ersonnener und gebauter Kreiselkompaß. Die hunterttausend Umdrehungen erfolgen im luftleeren Raum, da sich das Ma-

Digitized by Google

terial bei der ungeheuren Reibung mit der Luft ſonſt erhitzen und ſchmelzen würde. Der Kreiſel aber hält ſich ſtets gleichlaufend zur Achſe und weiſt immerwährend die Nordſüdrichtung.

Der Koch unterbrach dieſe Betrachtungen mit einem prächtig duftenden gebackenen Fiſch, der ſeiner elektriſchen Kochkunſt alle Ehre machte.

„Das kommt nicht beſſer auf eine Königstafel. Zu unſerem Kochtopf machen die Fiſche keine lange Reiſe. Sie tauchen in wenigen Minuten vom kalten Waſſer in die Siedebrühe.“ Der junge Kommandant war ſtolz auf alles, was mit ſeinem Boot zuſammenhing.

Der Wachthabende aus dem Torpedoraum meldete, daß im Horchapparat deutlich Geräuſch von Schiffsſchrauben zu hören wäre. Die Offiziere ſtiegen ſofort in den Kommandoſtand, von dem aus freilich noch nichts wahrzunehmen war. Auch der Mann am Ausguck hatte nichts gemerkt.

„Daß wir die Schiffe noch nicht ſehen, beſagt nichts, denn die fahren im Kriege ſtets mit abgeblendeten Lichtern. Da wir ſie aber noch nicht hören, müſſen ſie noch weit ſein. Kommen werden ſie ſchon, der Horchapparat iſt durchaus zuverläſſig.“ Der Kapitän führte ſeinen Gaſt durch das Boot nach vorne in den Torpedoraum. Sie brauchten kaum noch das Ohr anzulegen. Deutlich ſurrte es im Hörer und es ging wie ein gewaltiges Uhrwerk . . . ſchnurrſchnurrſchnurr: Schiffsſchrauben. „Der Horcher iſt bei Nebel und Unterwaſſerfahrten ein ganz unentbehrliches Hilfsmittel. Er meldet uns jedes Schiff auf weiteſte Entfernungen.“

Die Offiziere begaben ſich wieder nach oben. Dort hörte man jetzt von ferne ein immer näherkommendes Stampfen. „Nun iſt es an der Zeit!“ Das Kommando: „Achtung!“ hallte durch die Räume, dann: „Klar machen

zum Tauchen!“ Heftiges Treiben im ganzen Schiff. Ein Obermaat und Leute ſtürzen auf Deck und reißen Geländerſtangen, Tau, Flagge und alles, was nicht niet- und nagelfeſt iſt, zuſammen und verſtauen es an den dafür beſtimmten Plätzen. Hinter den Mannſchaften ſchrauben ſich geräuſchlos die Mannlöcher zu, und die Ventilationstrompeten verſinken in dem Eiſenrumpf. Zuletzt läßt der Kommandant den keſſeldomartigen Beobachtungsturm und die Turmluke ſchließen. In wenigen Minuten liegt das Boot luft- und waſſerdicht abgeſchloſſen zum Tauchen bereit. Ein neuer Befehl des Maſchinentelegraphen läßt es ſinken. Schon ſchlägt die erſte Welle gegen das dicke Glasfenſter. Plötzlich rauſcht es rings um den Turm und klackert gegen die Stahlwände. Dann zu Häupten. Klatſch... platzen die Wellen im Wirbel zuſammen. Das Boot liegt ſchon unter Waſſer. „In einer Tiefe von ſechs Metern ruht bereits eine ungeheure Gewichtslaſt auf uns,“ erklärte der Führer. „Jeder Quadratmeter unſerer Außenwandung hat den Druck von ſechs Atmoſphären oder 60000 Kilogramm auszuhalten. Das iſt für etwa 400 Quadratmeter Fläche bei einer Tauchtiefe von 60 Metern eine Belaſtung des Rumpfes mit 400 × 60000 Kilogramm, zuſammen 24 Millionen Kilogramm.“

Oberleutnant Oswald ſtaunte und meinte dann lachend: „Da hat ſich Jules Verne in ſeinen 20000 Meilen unter dem Meer doch ſtark verrechnet.“

„Das iſt natürlich alles Phantaſie. Ich habe das Buch als Knabe faſt verſchlungen und erinnere mich, daß er den Nautilus bis in Tiefen von 12000 Meter tauchen läßt, was wirklich niemals möglich werden wird. Denn dort würde ein Schiff unſerer Größe etwa 4000 Millionen Kilogramm Gewicht auszuhalten

haben und mit allem Inhalt zu einer Platte zuſammengequetſcht werden." — Der Zeiger der Druckwaſſerſchraube am Tiefenſteuerſtand zeigte die richtige Lage an, in der das Boot ſich vorderhand halten ſollte.

Als der Schiffsgaſt, ermüdet von den unerhörten Eindrücken der letzten beiden Tage, in ſeiner Hängematte neben der Kommandantenkoje hing, ſchreckte er plötzlich aus dem Halbſchlaf auf. Er vernahm ein Raunen über ſich, dann ein ſtets lauter werdendes Schnarren und Rauſchen, ein donnerndes Schlagen und Poltern; das U-Boot ſchlingerte ſanft hin und her, der Lärm verhallte allmählich. Der Führer ſteckte den Kopf in die Tür: „Ein ganzes feindliches Geſchwader. Auf morgen!" Es war wie ein unheimlicher Nachtſpuk über ihnen dahin gezogen.

Der Morgendämmer ſchon brachte ein vorſichtiges Auftauchen. Das Periſkop zeigte freies Meer. Dann ſchlug die dieſige Luft in die vom Maſchinenſchweiß geſchwängerten Räume. Der Kapitänleutnant bot ſeinem Gaſt den Kaffee im Kommandoturm. Das Boot lag in ſcharfer Fahrt auf weſtlichem Kurs. Nach einigen Seemeilen ſtoppte es. Naßkalt wehte der Wind, der eine heftige Dünung ſchlug, ſodaß es bald hieß, nach echter Seemannsart breitbeinig zu ſtehen, um nicht gegen die Reling geſchleudert zu werden. Oft wiſchten weiße Wogenſtreifen über Heck und Bug. Ihre Spritzer durchnäßten die Offiziere, trotz der Südweſter und Ölmäntel. Der Kommandant beſprach die vorausſichtliche Aufgabe des feindlichen Geſchwaders, deſſen Marſchrichtung und ungefähre Stärke der Unterſeelauſcher am vergangenen Abend erkundet hatte. Er zeichnete beides in die Karte Oswalds ein, dem es bald obliegen ſollte,

das einwandfrei festgestellte Geschwader genau zu erkunden und zu stellen. Besorgt suchte er den Himmel ab. Dann, nach langem geduldigen Ausspähen, raunte er dem Führer ein Wort zu. Lange blickten die Gläser.

Die freie Mannschaft wurde auf Deck befohlen und bekam auf dem schlingernden schwarzen Eisenleib, über den die Sturzseen spülten, eingehende Instruktion und des Rätsels Lösung zu hören: Ein Luftschiff sollte „gewassert" und für wenige Augenblicke „festgemacht" werden, damit der Offizier übersteigen konnte. Die Wasser leckten den Leuten über die Füße. Sie hielten sich am Geländer und standen fest wie Standbilder.

Aus östlicher Richtung schwebte das Luftschiff heran. Von weither schien es ein Strich am Himmel. Breiter und fester werdend, wurde es zu einem Schlitz, zu einer Öffnung, die einem Fenster gleich die Wand des Himmelsgewölbes durchbrach; dann schien es ein Fremdkörper in ihm. Der Wind blies quer zu seinem Kurs, schob es aus seiner Bahn und zerriß die letzten Nebelschwaden. Aber die Motore waren stärker und trieben die Propeller. Diese wirbelten zu beiden Seiten des Schiffes in zwei materienlosen Kreisen, in denen die erwachenden Sonnenstrahlen wie Edelsteine brillierten. Lauter als die Wogen brausten die Wirbel, zu einem feldgrauen Riesengeschoß wuchs das Schiff. Stabil und mächtig erzwang es sich den Weg gegen Luftdruck und Morgenböen.

Die beiden modernsten Kriegsschiffe jagten einander entgegen. Die Flaggen senken sich zum Gruß und fliegen wieder hoch. Der Kreuzer hängt fest über dem Boot. „Stopp!" befehlen die Maschinentelegraphen oben und unten. „Rückwärts" heißt hier der Zusatzbefehl, „kontra" dort. Die Schiffsschrauben wirbeln und stemmen sich so ins Kielwasser, daß die Fahrt augenblicks

ſtoppt. Oben peitſchen die Propeller, backbord rechts, Steuerbord links herum, daß der Zeppelin für Sekunden auf der Stelle ſteht. Die Haltetaue klatſchen aufs Waſſer. 200 Meter Höhe. Durchs Megaphon brüllt ein Befehl: „Halt feſt!“ Der Kapitän läßt die Backbordſchraube anſpringen. Das U-Boot macht faſt „rechtsum“. Die Matroſen am Bug ergreifen die Leinen. „Loslaſſen!“ ruft aber Oswald nach vorne. Ein Mann ſchwebt ſchon für Sekunden über dem Boot und fällt dann in die Arme der Kameraden. Eine Luftbö hatte nämlich den Kreuzer vorn gehoben, ſo daß die Taue losgelaſſen werden mußten. Der Luftkreuzer geht in einer Linkskurve herum. Der Backbordpropeller ſteht. Das U-Boot ertrinkt faſt in den Wogen. Windbrauſen — Wellenrauſchen — der Motore Donnern und das Stampfen der Maſchinen geben toſenden Lärm. Das Luftſchiff wird wieder über das U-Boot gebracht. Wieder ſtreifen die Haltetaue den Bootskörper. „Feſthalten!“ Die Schiffe decken ſich faſt übereinander. „Einholen!“ brüllt das Megaphon herab. Die Matroſen hängen ſich als lebende Gewichte in die Leinen und holen ſie auf 150 Meter ein. „Feſt!“ Das Boot ſinkt in ein Wellental, und die Hände laſſen nach. Dann ziehen wieder ſtahlharte Muskeln. Das Manöver iſt unſäglich anſtrengend. Ein „Waſſern“ und „Feſtmachen“ iſt faſt unmöglich! 100 Meter ſchätzt Oswald. Er ſchreit durchs Sprachrohr: „Leiter ab!“ Dann haſcht er Glas und Kartentaſche. Von oben antwortet ein Echo: „Achtung.“ Aus dem Batterieſtand ſchnellt ein dunkler Ballen durch die Luft. Er rollt ſich im Fallen ab, — die Strickleiter. 80 Meter. Eine mächtige Luft- und Waſſerwoge wirft die Schiffe einander näher. Oswald greift die letzte Sproſſe. Zuck . . . ſie reißt ſich aus ſeinen blutigen Händen und wedelt wie ein Rieſen-

ſchwanz zur Seite. Eine knallende Peitſchenſchnur, ſchlägt ſie zurück. „Achtung," der Oberleutnant ſpringt in die Sproſſen. Es war der letzte Augenblick, denn ein Luftſtoß reißt das Luftſchiff jäh hoch. „Loslaſſen," brüllt der klimmende Offizier. Die Matroſen reißen ihre zerriſſenen Hände zurück. „120 Meter," ſpricht der Kapitänleutnant. „Gott ſei Dank, das war ein Manöver auf Tod und Leben." Schon 40 Meter über ihm klimmt der Offizier auf der Seidenbandleiter, die hin und her ſchwingt, wie einſt das Pendel im Pantheon zu Paris. Oswald zählt die Sproſſen. Wohl 120 mal noch muß er greifen und austreten, unter ihm gleitet das U-Boot weg, und die Wellen langen mit ziſchenden Spritzern ihm nach. Die Minuten dehnen ſich zu Stunden. Einmal ſticht es ihm in der Herzgegend. Er ſchließt halb die Augen — und greift und tritt — tritt und greift. Arme packen dann ſeine Schultern und helfen ziehen. „Menſch, Oswald, daß Sie oben ſind . . ." Leutnant zur See von Kunkel und der Drahtloſe ſtützen den Taumelnden. „Danke Ihnen!" und Oswald haſtet durch den Gang in die Vordergondel zum Kommandanten: „Melde mich gehorſamſt an Bord."

Während das Schiff mit vollen Motoren ſteigt, erläutert Oswald ſeinem jungen Chef die Seekarte mit der mutmaßlichen Route des feindlichen Geſchwaders, die der U-Bootführer eingezeichnet hatte. Die lange Nachtkreuzfahrt hatte den Luftſpäher auf weſtlicherem Kurs gehalten. Nun galt es, den Feind einzuholen und dann Nachricht zu drahten. Sie liefen äußerſte Kraft. Schneller als die weißen Wolkenflächen zog das Luftſchiff ſeine Bahn nach Süden. Die Wettfahrt mußte gewonnen werden. Abwechſelnd führten Martens und ſein den Fluten enttauchter Offizier.

Gegen 4 Uhr nachmittags meldete der Signalgaſt von der hohen Plattform: „Rauch am Horizont.“ Bald erſpähte der Kommandant mit ſeinem ſcharfen Glas ein . . . zwei . . . vier . . . Rauchfahnen, die wuchſen und ſich bald zu einem kleinen Dutzend mehrten. „Das kann nur die feindliche Flottille ſein.“ Die Offiziere ſind der gleichen Meinung. Sie beſprechen die Möglichkeiten einer günſtigen unentdeckten Annäherung. Einzelne Wolkenfelder ziehen am Himmel. Ihre Strömung führt faſt auf den Feind zu. Der Kommandant befiehlt Höhenſteuer. Scharf legen ſich deſſen Flächen gegen den Luftſtrom und preſſen den gewaltigen Rumpf empor. Der Barograph zeigte eine beängſtigend ſteile Kurve, denn ſchnell mußte das Manöver ausgeführt werden, ſollte die ſchützende Wolkendecke erreicht werden. Schneeiger Tau nimmt plötzlich die Sicht. Die ſchnelle Steigerung verlangſamt ſich, denn die feuchte Luft gibt dem Steuer nach. Der Maat ſtemmt ſich in die Züge. Aufwärts! Wirbel und Flocken tanzen ringsum. Das Marienglas am Ausguck beſchlägt. Matt und dunkel ſchiebt ſich die Atmoſphäre rundum. Strahlen beizen die Augen. Durch! Auf dem weißen Feld ruht goldener Sonnenſchein. Über den Wolken. —

Kapitänleutnant Martens beugt ſich weit vor. Die vielen Kilometer bis zum Feind muß er ſein Schiff geſchickt über der ſchneeigen Decke halten. Sie hatte ſich zwiſchen ihn und das Meer gezogen wie ein tröſtender Vorhang, der tauſend Bilder, der ihm jeden Blick auf die Welt da unten verdeckt. Oder war es ein Leichentuch in der beſcheidenen Farbe der Unſchuld, das ſich über die Millionen Kriegsſünden, über alle die tiefen Wunden und Schmerzen Europas milde breitete? — Seine Gedanken durchfurchten unendliche Weiten in kurzen Augenblicken ſtraffſter Hochſpannung. Er ſah ſeinen

Kameraden, der jetzt befreit neben ihm die herrliche Wolkenwelt schaute, drei Tage und Nächte tief unter dem Meeresspiegel im dampfdurchtränkten Maschinenzwielicht in gedrungener Enge atmen. Er stieg mit den Wassern, die die Sonne emporsaugte. Nun schwebte er über ihnen. Über den Wolken! Über das Meer zogen sie hin — über weite Lande. In warmer Feuchtigkeit schlugen sie nieder und segneten seit Äonen die Welt. In des toten Erdenleibes Urgestein weckten sie das Leben. Aus unsichtbaren Tröpflein war es geboren. Grün umrankte sich der Fels, Moos wanderte hinab auf des Bächleins Grund in die Ebene, und Wälder schossen an den Flußufern auf. Im Gras windet sich ringelnd der schillernde Wurm, von Baum zu Baum jagt es in hastigem Sprunge — die Welt durchbrüllt nach Nahrung das ungeheure Tier. Und es findet sie. Aus der Höhle aber schwirrt zischend der Pfeil. Zu Boden schlägt das Tier. Siegesjubelnd stürzt aus der Höhle der Tiere höchstes — der Mensch! Ihm ward nicht die Kraft des reißenden Tieres, nicht seine behende Hast, noch sein weithin beutespähender Blick; doch schuf er sich das Wort! Im klugen Verein mit den Brüdern erschlug er der Tiere unzählige Heere und ward Herr über sie. Jahrtausendelang durchgrub er der Erde Gestein und wandelte sie zu seinem herrlichen Garten. Doch keiner gönnte den schönsten Platz dem Bruder. Krieg ward in der Welt. Die Waffen schlugen. Durch die Erde wühlten sich die Heere gegeneinander. Tief unter See schleuderten sie ihre Geschosse und über die Erde hinaus schwangen sie sich in gigantische Höhen. Über den Wolken. Die Sonne strahlt in abertausend Kristallen nieder. Frei atmet die erhobene Brust. Kein Staub und Schmutz dringt hinauf, keine Klage vom Handwerk und Not, drin die Menschen

leben, kein Schmerzensruf, kein Seufzen, kein Verzweiflungsschrei aus zäher Arbeitshast. Auserwählte nur wandeln in zeitlosen Höhen und fühlen das ewig Göttliche über der Welt. Über den Wolken dünkt sich der Mensch den Unsterblichen gleich. Nichts mehr gemahnt an die Erde, als er selbst in seinem kraftvoll dröhnenden Willen, der ihn mächtig dahinträgt. Sein ist das Reich! Doch war Krieg darin.

Oswald reichte Martens die Fahrtberechnung. Dessen Gedanken umspannten sofort das Ziel. Alles, das sie in Sekunden durchstrahlt hatten, lag im Augenblick weit zurück.

Mit der weißen Schutzdecke flog das Schiff südwärts. Seine Geschwindigkeit wurde mit der der Flotte in eine Rechnung gestellt. Als die Zeit gekommen war, klinkerte der Maschinentelegraph den Befehl an die Motore: Stopp! Lautlos treibt der Luftkreuzer im Wind, der das Wolkenfeld rasch zur Seite zerrt. Als die Schneewand das Meer freigab, erhaschten spähende Blicke hastig das Bild des feindlichen Anmarsches: zwei Flottillen; vier kleinere Einheiten bilden die Vorhut, das starke Gros bleibt mehr zurück. Sein Angriff scheint für die späte Nacht geplant. — Die Motore springen an und peitschen den Zeppelin in die Jagd. Nach Sekunden schon wieder fängt der Wolkenschleier ihren Schall, der nicht nach unten gedrungen. Vor der Front des Feindes wird abgedreht, und der Flug wendet sich westwärts, ein anderes Wolkenfeld zu gewinnen. Aus der zinkbeschlagenen Funkenbude aber stürzen sich die elektrischen Wellen und tragen Meldung und Alarm an alle deutschen Befehlsstationen der Küste.

*

Im Geſchäftszimmer der Marinefliegerſtation zirpt der Fernſprecher. Eine Ordonnanz ſchreit: „Zu Befehl!“ in die Muſchel und eilt hinaus auf die Veranda: „Herr Kapitänleutnant werden vom Herrn Admiral perſönlich verlangt.“ Der Offizier läßt Tee und Kriegsbrötchen im Stich und meldet ſich zum Befehl. Der lautet: „Mit drei Waſſerflugzeugen die feindliche Vorhut dort und dort aufſuchen und angreifen!“ Eine kurze Erklärung der Lage folgt. „Drei andere Stationen erhalten den gleichen Auftrag. Mehrere Schiffseinheiten ſind gegen das Gros angeſetzt.“ — „Zu Befehl, Herr Admiral, wir ſtarten in zwanzig Minuten.“

„Alarm!“ —

Aus den langen Hallen rollen kleine Eiſenloren die Flugzeuge zum Waſſerplatz. Die Schienen führen ſie in die Flut, deren breiter Rücken die Bürde abnimmt. Schwer liegen die öligen Schwimmer auf der bewegten Fläche, die ſie gluckſend umſpringt und dann wieder in ſich zuſammen ſchlappt. Der Stationskommandant und drei jüngere Kameraden treten auf dem ſchmalen Steg an die Maſchinen. Die Burſchen tauſchen die luſtigen Marinejacken mit den goldenen Kronen und Treſſen gegen die ſchweren Lederjoppen, auf denen fette Ölfelder glänzen. Die Piloten nehmen Platz am Führerſitz. Faſt zugleich kommandieren zwei von ihnen „frei!“, das Loſungswort für den Monteur, der vorne den Propeller anwirft. Ratſch . . . kurbelt die Führerhand die Zündung. Die Kompreſſion erfolgt, und das entzündete Gas weckt tauſendfaches Leben in dem Stahlmotor. Aufdonnernd tönt ſein Lied weithin über Platz und Meer, kündend, daß deutſche Marineflieger zum Start rüſten. Jäh droſſelt die Hand das Gas, und das Lied verklingt in zwei ſcharfen letzten Exploſionen.

„Alſo, meine Herren, mir nach. Ich gebe das Signal,

ſobald ich den Feind ſichte. Dann: Durch!" Nach dieſer letzten Verſtändigung vor dem oft ſchon vorbeſprochenen und vorgeahnten Angriffsflug, für den ſchon manche ähnliche Aufgaben Erfahrungen geſchafft hatten, kletterte der Abteilungsführer in die Maſchine ſeines älteſten und vertrauteſten Flugkameraden. Die anderen beiden nahmen mehr Granaten an Stelle ihrer Beobachter mit, die mit ein wenig geteilten Gefühlen von dieſem wirklichen Angriffsflug, der ſie nicht benötigte, zurückbleiben. Wie bei ſo mancher Erkundung hätten ſie gar zu gerne wieder ſelbſt die ſchweren Bomben auf den jäh aufgetauchten Feind geworfen. Die Führer winkten ihnen zu: „Auf nächſtes Mal!" —

Drei Propeller reißen die Maſchinen über die glitzernde Fläche. Vor ihnen her ſaugt ſich eine kriſtallklare Waſſerhoſe. Die Schwimmer ſpringen von den Wellenkämmen ab. Noch einmal patſchen ſie ins Tal, daß die Waſſer aufklatſchend zur Seite ſcheuen. Der Führer des erſten Flugzeuges zieht das Höhenſteuer ſanft an die Bruſt. Unmerklich hebt ſich die Maſchine, das Propellerwaſſer ſinkt wie eine erſterbende Fontäne in ſich zuſammen, und in flacher Bahn ſteigt das Flugzeug über die Wogen. Steiler und ſteiler ſchwingt es ſich den Wolken entgegen, unter denen die erſten Abendſchatten liegen. Die beiden anderen Führer heben ſich im Start. Feindwärts zieht das Geſchwader aus dem Blick der Kameraden, die es lange Zeit noch im Rieſenfernglas umſpannen, bis die raſende Kilometeraddition auch ſeine Stärke frißt.

Durch einen Wolkenriß führt der Kapitänleutnant ſeine Kameraden. Rötlich ſchon ſchimmert die Fläche gegen den weſtlichen Himmel. Im Oſten aber ſchwanken mächtige Rieſenmänner hoch aufrechtſtehender Wolkenbildungen, die alle Minuten Geſtalt und Maße wech-

seln, sie baden sich in ihrer unermeßbaren Größe im vollen Sonnenlicht. Die Titanen des Himmels. Kompaß und Uhr zeigen den Flugweg an. Über alle Wolkenrisse weist der Kapitänleutnant seinen Piloten, um hinabzuspähen, während die folgenden in kluger Deckung fliegen. Weit, weit am Horizont des Wolkenmeeres sichtet sein scharfes Glas einen Punkt, den der rasende Flug bald näher heranträgt und als eigenes 3-Schiff verrät. Dort drunter etwa meldete der Funkspruch das Gros. Davor müssen die Aufklärungsschiffe schwimmen. Die halbe Flugstunde wächst zur Ewigkeit. Auch die anderen Piloten haben den großen Luftfreund erkannt und spannen auf ihres Führers Signal. Dem reißt es die Nerven zusammen, aber seine Rechnung verlangt noch Minuten. Endlich! Ein Wolkenloch zeigt die Gegner. Die Leuchtpistole schießt rückwärts eine grüne Lichtkugel, die in der Wolke ertrinkt. Dann reißen drei heftige Hände den Gashebel herum und die Gleitflüge singen ihr schneidendes Lied. Durch Wolkenschwaden schießen die Marineflieger hinab auf den Feind. Sekunden bringen tausend Schmerzen. Über die Schiffe prasseln die Bomben in der geglückten Überraschung. Hochauf spritzt das Wasser bei den Fehlwürfen. Der Kapitänleutnant zieht sechs Granaten zugleich. Drei schlagen auf Kommandobrücke und Steuerhaus des Mittelschiffs. Eine bohrt sich eine flammende Bresche im Deck. Auf den Nachbarschiffen flammen Feuersäulen auf. — Unter dem Knattern der wütenden Maschinengewehre des jäh aufgeschreckten Feindes springen die Motore wieder an und reißen die deutschen Flieger in einer weiten Kurve in den Heimatkurs. Vergeblich tasten die Abwehrkanonen ihnen nach. Feuer und Rauch schlägt aus dem Geschwader gegen die dunkle Wolkendecke, die bald die Maschinen umhüllt. Ein blutiger Spuk war vorüber.

Oben aber liegt noch der helle Abendschein. Den Heimkehrenden entgegen strahlen drei Fluggeschwader der Nachbarstationen, den Angriff auf die Vorhutflottille zu wiederholen. Zwei Luftkreuzer aber suchen in der Ferne ihren Weg gegen den Kameraden, der treue Luftwacht hält über dem Flottengros, dort das Werk zu vollenden

Kapitänleutnant Martens empfängt den Spruch des Flottenchefs aus der Funkenbude: „Gros verfolgen bis zum gemeinsamen Nachtangriff mit Flottille!“ Seine Geduld als kampffreudiger Führer leidet eine harte Probe. Seit Stunden fährt das Geschwader langsam tief unter ihm, einige 30 Kilometer voraus. Sein scharfes Augenglas konnte die glücklichen Angriffe der Marineflugzeuge auf die Vorhut beobachten. Verwirrung ist dort geschlagen, wenn auch keine Vernichtung. Und immer noch heißt ihn der Befehl warten und warten. Leutnant von Kunkel hatte schon mehrmals auf die gewaltige Kraft seiner treubehüteten Abwurfgranaten angespielt. Warten!

Sein Los teilten die beiden anderen Luftschiffe, die frisch herangekommen sind und sich fern über den Flanken der Feindesschiffe halten. In gigantischer Höhe über den Wolken, die der Abend verdichtete.

Noch gab die Fläche ihren weißen Schimmer nicht her. Doch war keine Muße, das brodelnde Daunenbett staunend zu betrachten. Der Feind mußte im Auge behalten werden.

„Herr Kapitänleutnant, das Geschwader setzt sich in Marsch. Weiße Kielwasserstreifen schossen aus dem Heck aller Schiffe. Endlich endete für den Luftkreuzer die Zeit des unsäglich mühseligen Manöverierens „auf der

Stelle". Mit halber Kraft folgt er dem Feind, der allmählich die Vorhut aufnimmt, je näher Flanderns Küste kommt. Ein dunkler Streifen baut sie sich plötzlich vor den Horizont. Das Meer ist in wogender Bewegung und scheint sie von Zeit zu Zeit zu überfluten. Einzelne Küstenlichter blinken auf. Mit Mühe nur hält der Luftverfolger das Geschwader im Auge, das lautlos und abgeblendet gegen die Flanke der deutschen Heere schleicht.

Plötzlich greift ein blutroter Feuerarm in den Himmel. Das Spitzenschiff birst in lärmender Detonation auseinander. Eine zweite folgt, der Britenflotte Scheinwerfer speien ihre Leuchtzungen aus, fünf, sechs deutsche Torpedos stoßen sich in die Flankenschiffe des Feindes. In Sekunden stürzt es von allen Seiten über ihn her im geglückten Überraschungsangriff deutscher Torpedoflottillen. Mit Vollgas und überspanntem Druck fällt der Zeppelin auf die Nachhut. Die Propeller schlagen zackige Löcher in die dickflüssige Wolkensahne, die in Sekunden nach oben abfließt. Darunter liegt Dunkelheit. Fast zu gleicher Zeit beginnen die großen Kameraden das Bombardement über den Flankenschiffen.

Leutnant von Kunkel liegt über den Visieren im Batteriestand. Seine Ziele sind die feindlichen Scheinwerfer. Singende Granaten löschen einen nach dem andern aus und entzünden daneben feurige Fackeln, die den Feind zum Wrack ausbrennen. Dreimal stoßen die deutschen Flottillen durch. Sie sind kaum zu sehen. Wie einzelne Gespenster huschen sie durch die Lichtbahnen. Ganze Breitseiten der Angegriffenen werfen sich ihnen entgegen, und von mehreren Schiffen langen Steilfeuergeschütze vergeblich nach den Luftkämpfern. Deren Granaten reißen dem Feind schwere Wunden. Kunkel zielt genau, und eine vielpfündige Bombe trifft in den funkenstiebenden Schornstein eines Transportdampfers. In flammen-

der Explosion birst er auseinander. Truppen und Boote schüttet er sinkend über See. Die Feindesflotte dreht. Drei Zerstörer der Flankenbedeckung löschen die Brände mit dem Wasser, das sie, in die breiten Schlagseiten stürzend, zum Grund zieht. Flammen und Qualm nehmen denen oben jede Sicht. Leutnant von Kunkel meldet: „Alle Granaten abgeworfen!“ Der Kommandant will zur Verfolgung wenden. Doch mahnt der Fahrtingenieur, daß der langen Fahrt ein Ziel gesetzt werden müsse. So befiehlt er: „Küstenkurs.“ Die anderen Luftkreuzer treiben den fliehenden Feind in die Wachtkette deutscher Unterseeboote. Die Angriffsflottillen, die aus dem dunkelnden Abend lautlos hervorgeschossen waren, sind in die Nacht zurückgeschnellt. Nichts deutet ihre Spur, doch lange noch leuchten über das Meer die fliehenden Flammenherde.

Über der Küste gibt Oberleutnant Oswald Leuchtsignale. Die Strandposten jubeln, als die grünen Kugeln herabtropfen. Raketen steigen vom Marineflugplatz auf. Grüße nach vollbrachter Pflicht.

Die Schützen in den Gräben hatten die Unterstände verlassen und dem Seekampf gelauscht. Würde der Feind die Landung in Rücken und Flanke erzwingen? — Als der Donner der Geschütze schon nach Minuten jäh abbrach und ein Feuerschein die Wolken fern über See bengalisch rot erleuchtete, wußten sie, daß sie Feinde nur im Angesicht zu erwarten brauchten.

Sie mischten noch lange in der Nacht ihre Karten. Nur die Posten horchten über die Sandsäcke in die Nacht hinaus. Der Wind sang ihnen ein Lied vom Meer — das Heldenlied deutscher Küstenwacht.

England als Scheininsel

Ein deutſches Luftſchiff vom Syſtem Schütte-Lanz nahm ſeinen Weg gegen Englands Küſte. Die Nordſee wogte in langer Dünung. Über ihr lag dieſige, feuchte Luft, undurchdringlich — grau in grau, wie auf ehrwürdigen holländiſchen, vom Alter nachgedunkelten Gemälden. Die Propeller rauſchten ſanft und gedämpft in der ſchweren und warmen Feuchte. Die dicken Nebelmaſſen, die ſich über den Waſſern ſchichteten, machten die Fahrt zu einer ſtillen. Sie war nicht ſo wie ſonſt die hohen Flüge im goldhellen Sonnenglanz oder im Lichtmeer unzähliger Sterne. Die Luftſchiffer hatten das Gefühl von Jägern, die im erſten Morgendämmer das Wild beſchleichen.

„Sie haben kein beſonderes Glück mit der Überfahrt. Wenigſtens gibt's heute wenig zu ſehen auf See. Uns iſt natürlich dieſes Wetter, das dem Feind unſer Nahen verbirgt, ſehr erwünſcht.“ Der Angeredete, ein Ingenieur, der ſeit Jahren techniſche Hilfsinſtrumente für die Luftkreuzer konſtruierte und zur letzten praktiſchen Ausprobung einer neuen Erfindung die Genehmigung zur Mitfahrt bei einem Kriegsflug erhalten hatte, meinte: „Trotzdem bin ich nicht unzufrieden mit der Witterung, Herr Oberleutnant. Daß meine Einrichtung bei guter Sicht funktionieren würde, iſt mir völlig klar. Nun ſoll ſie ſich aber auch heute bewähren. Und dann muß ich ſagen, finde ich die Fahrt bei dieſem nebelſchwangeren Wetter fabelhaft ſtimmungsvoll. Ich habe niemals auf meinen früheren Verſuchsflügen ein ſolches Gefühl techniſcher Überlegenheit unſerer Waffe über die atmoſphäriſchen Einflüſſe gehabt, wie heute in dieſer unheimlichen Hadesſtimmung.“

„Die Luft wird zuſehends dicker,“ miſchte ſich der Kommandant in das Geſpräch der beiden Herren ein: „Sehen Sie nur, die milchigen Flore und Rieſenſchleier, die

ſich unſerem Bug entgegenwerfen. Es kann auch mal zuviel des Guten werden. Wir haben im Augenblick wirklich Schlagſahne im Überfluß." — „Die kleinen Mädchen vom Kurfürſtendamm könnten uns faſt darum beneiden," warf lachend der Oberleutnant ein. Dann beugte er ſich mit dem Kommandanten tief über eine Karte und beſprach mit ihm noch einmal die genaue Folge der Angriffsobjekte.

Der Ingenieur trat an die Bordwand und ſpähte hinaus in den wirbelnden Tanz der Flocken. Manchmal konnte er kaum bis zur Maſchinengondel ſehen und dann wieder erleuchtete ein mattes Licht, deſſen Urſprung ſich in einem helleren Fleck fern am Himmel offenbarte, den ganzen gewaltigen Märchenpalaſt, deſſen unermeßlich weite Säle das einſame Luftſchiff durchfuhr. Er, deſſen ganzer Gedankenkreis im Bann der Technik lag, der jahrzehntelang den ſchwerſten Problemen nachgeſonnen und ſelten Zeit zu romantiſchen Empfindungen gehabt hatte, konnte ſich dem gewaltigen Eindruck der halbverhangenen Mondnacht nicht verſchließen. Seine Sinne gaben ſich unbewußt der Träumerei hin, und ſeine Augen ſuchten die Geſtalten zu enträtſeln, die ringsum die wogenden Nebelwellen formten. Jagte dort nicht Wotan auf ſchnaubendem Roſſe, gefolgt von dem Heer aufjauchzender Walküren. Flatterte nicht die lange ſchneeweiße Mähne von Granes edelgebogenem Hals? — Die Erinnerung an einen Abend, den er in der großen Oper Dresdens als Jüngling verlebt hatte, keimte in ihm auf. Damals hatte er die germaniſchen Göttergeſtalten und den Zauber ihrer Worte und Taten belächelt und ſich faſt unwillig abgekehrt, den ſtrebenden Geiſt in heißem Drängen einzig tauſend Verſtandesdingen der Technik zugewandt. Von Stufe zu Stufe war er mit ihrer Entwicklung geſtiegen. Und als dann der gewal-

tige Sprung von der höchſten Sproſſe ins Luftmeer getan war, hatte es ihn mitgezogen in die ſchlagenden Propellerwirbel kühnſter Luftfahrer. Doch viel ſeltener wie jenen war es ihm vergönnt geweſen, die Herrlichkeit der Maſchinen, an denen er ſein gut Teil mitarbeitete, in freien Flügen auszukoſten. Sein nie raſtendes Erfindertemperament hielt ihn am Schreibtiſch über Zeichnungen und Tabellen gebeugt. So war ihm mit den Jahren vieles von dem fremd geworden, was die Herzen anderer erhebt. Dieſe Erkenntnis trat ihm zuweilen, wenn er hochoben über allen Menſchen eine Stunde köſtlichen Genuſſes fand, in die Sinne. Dann dachte er an ſeinen Sohn, den gleiches Geſchick für ſeinen eigenen Beruf vorherbeſtimmte. Ihm ſollte beides bleiben, klar wägender Verſtand und ein warmes, offenes Herz für die Schönheiten in der Welt. Er wünſchte es ihm und dem ganzen, jungen, deutſchen Geſchlecht. Dieſer Gedanke kam ihm, der wohl erkannte, was ihm ſein Erfinderleben vorenthalten hatte, wie eine milde Tröſtung. Der traurige Zug, der Sekunden über ſeinem Geſicht gelegen hatte, wich einem ernſten Stolz: er hatte nicht erfolglos ein Leben lang gearbeitet!

Der Oberleutnant faßte ihn an die Schulter: „Kommen Sie mit rauf an den Batterieſtand? Wir können dort auch einen Happen nehmen.“ — „Gerne, auch dem Letzteren bin ich nach der langen Fahrt nicht abgeneigt. Man kriegt doch einen hölliſchen Appetit hier oben.“

Die beiden pelzvermummten Geſtalten taſteten ſich durch das Wirrwarr der Maſchinengondel, in der zu den Seiten an den ſchlagenden Motoren die Monteure hantierten, in den langen Gang. Durch dieſen lief eine rotgelbe Schnur zitternder Glühlampen, die erſt weit hinten in der Ewigkeit erloſch. Ein behaglich warmer Ton lag auf der braunen Holzfülle ringsum. Die Wanderung

endete. Der Oberleutnant verglich noch einmal die Lagerung der Abwurfgranaten mit seinen Notizen über ihre Reihenfolge. „Das muß nachher alles herausfahren wie geölte Blitze. In der Kürze liegt die Würze, doch kommen Sie, ich bin mit meiner Ladung zufrieden.“ Er bot dem Gast einen etwas provisorischen Sitz an und machte sich's selber zwischen seinen Ersatzbomben bequem. Dann hielt jeder eine kurze, stumme Morgenandacht mit seinem Magen ab, eine wichtige Stunde für alle Kämpfer, auch für die in der Luftfront. Schnell kam das Gespräch wieder in Fluß. Den Ingenieur interessierte es, möglichst viel von den Kriegserfahrungen des anderen zu hören. Vor allem drängte es ihn, einmal aus berufenem Munde ein Gesamtbild über die Verwendung der Luftkreuzer im Krieg zu bekommen. Ein Mensch, der selber so manchen schweren Sturm hoch über dem Feind durchkämpft hatte, sprach doch noch anders, als die von Zeit zu Zeit eintreffenden Heeres- oder Marineberichte. So ließ er denn nicht nach mit seinen Fragen, denen sein Gegenüber gern Antwort gab.

„Sehen Sie, schon in den ersten Kriegstagen griffen Z-Schiffe in einer Weise in die Festungskämpfe von Lüttich, Namur und Antwerpen ein, die die ganze Welt aufhorchen ließ. Neben dem vernichtenden Schaden, den die schweren Wurfgranaten in den Werken anrichteten, hat sicher der unerhörte moralische Eindruck bedeutend zum schnellen Fall der Festungen beigetragen. Ich besichtigte bald nach der Einnahme die Treffer, die die Hauptgebäude der Zitadelle von Lüttich zertrümmert hatten. Diese, und die Schilderung eines deutschen Zivilisten, der die Schreckenstage in der Festung miterlebt hatte, ließ mich die fabelhafte Wirkung, die unser Luftschiff auf die Nerven der Verteidiger gehabt hat, erkennen. Das wiederholte sich dann beim Sturm

auf die nächſten Feſtungen. Ganz beſonders ſchwerwiegend waren die Bombardements auf Antwerpen. Dann kamen die Engländer an die Reihe. Die erſten ſcharfen Bomben fielen in ihr Landungskorps bei Oſtende. Auch die Feſtung Warſchau machte bald die Bekanntſchaft der nächtlichen Exploſionen. Und unſer prachtvoller Schütte-Lanzballon abſolvierte ſchon im Anfang des Krieges weite Fahrten über die ruſſiſchen Linien und leiſtete im Oſten ganz beſonders wertvolle Dienſte für die Aufklärung."

„Iſt nicht dieſe Erkundertätigkeit für die Landarmee ganz an die Flieger übergegangen?" — „Ja! Denn dieſe können vermöge ihrer kleinen Fläche viel tiefer fliegen, doch gewannen die Luftſchiffe ſtändig als Aufklärer der Marine. Die feindlichen Schiffseinheiten, die ſoviel größere Beobachtungsobjekte darſtellen als ſelbſt geſchloſſene Truppenkörper, ſind auf der Meeresfläche auch aus bedeutenden Höhen noch zu erkennen, und die Marineaufklärung bedingt lange Dauerfahrten, denen die Luftſchiffe beſſer gewachſen ſind, als die Flieger. Unſeren ſtändigen Patrouillenfahrten verdankt der Admiralſtab größtenteils die Kenntnis der Schlupfwinkel der britiſchen Flotte und ihrer jeweiligen Bewegungen. Wir ſehen die breit angelegten Minenfelder und -ſperren, auch zeigen ſich aus der Vogelperſpektive deutlich die Schattenbilder nicht allzu tief fahrender U-Boote. Daß dieſe Luftwacht alles ſieht, erwies ſchon der erſte kläglich ſcheiternde Vorſtoß der Engländer vom 25. Dezember 1914 auf Kuxhaven, und im erhöhten Maße der Flugzeugangriff vom 4. Juli 1915 auf unſere Stützpunkte in der deutſchen Bucht der Nordſee. Warten Sie einen Augenblick, ich habe mir notiert, was der deutſche Bericht damals meldete." Der Oberleutnant ſuchte ſein Notizbuch aus den Tiefen des Ölrockes her-

vor und blätterte in der Mitte herum: „Es wird bald voll sein. Ich führe nämlich als begeisterter Luftschiffer ein kleines Tagebuch über die großen Ereignisse in unserem Luftkrieg. Hier haben wir schon den Wortlaut: Amtlich: Unsere Luftschiffe stellten die anmarschierenden englischen Streitkräfte in Stärke von mehreren Flugzeugmutterschiffen, begleitet von Kreuzern und Torpedobootszerstörern, bereits bei Tagesanbruch in der Höhe der Insel Tschelling fest und zwangen sie zum Rückzug."

„Unendlich viel ist in diesen kurzen Zeilen ausgesprochen. Es muß ein fabelhafter Tag gewesen sein."

„Das war's auch. In dieser Luftschlacht vereinigten sich Aufklärung und Kampf zu einer für unsere Küstenverteidigung überaus bedeutungsvollen Leistung, die diese vor schwerem Schaden bewahrte. Und doch ist sie nur ein Beispiel, herausgerissen aus einer Anzahl ähnlicher Begebenheiten, die unsere schweigsamste Waffe dem Publikum wohl erst — aus naheliegenden Gründen — nach dem Kriege bekannt geben wird."

„Weniger Zurückhaltung," meinte der andere, „wird doch eigentlich in der Veröffentlichung der reinen Angriffstätigkeit der Luftkreuzer geübt."

„Sicherlich, weil hier ja auch die Wirkungen für alle Welt mehr zutage treten. Oder glauben Sie, die neutralen Zuschauer erzählen nicht, wie es nach den Bombardements englischer Städte dort ausgesehen hatte, wenn sie später im eigenen Lande sind? Das Vertuschungssystem der englischen Presse ist wenigstens in diesen Beziehungen völlig machtlos. Diese Schadenfreude lassen sich nun mal selbst die besten ‚neutralen' Freunde nicht nehmen. Im übrigen ist das Kapitel der Angriffe auf England wohl das größte und bedeutendste in der Kriegsgeschichte unserer Luftschiffwaffe. Treffen wir

mit ihnen doch unseren ärgsten und brutalsten Feind, den jahrhundertelangen Weltfriedensstörer, der sich auf seinem Inselland unangreifbar wähnte, direkt aufs Haupt. Die Wirkung dieser Luftbeschießungen hat sich naturgemäß seit den Tagen von Lüttich um ein Vielfaches erhöht. Da ich bei Ihrer langen und erfolgreichen Tätigkeit für unsere Waffe weiß, daß es Sie interessiert, will ich Ihnen meine Aufzeichnungen hier mal ein wenig zum Studium überlassen. Sie finden darin alles Wesentliche, von dem Sie ja wohl schon vieles in den einzelnen Berichten gelesen haben werden, zusammengestellt. Vor allem auch eine Anzahl neutraler und englischer Preßstimmen, die Ihnen wohl noch neu sein dürften. Ich muß mal wieder nach vorn sehen." —

Der Ingenieur nahm das Buch natürlich mit Freude an sich und verschlang förmlich die Notizen des auch schriftstellerisch begabten Offiziers, die die Überschrift trugen:

England als Scheininsel.

Der 20. Januar 1915 war der denkwürdige Tag, an dem der erste deutsche Zeppelinangriff den Traum der Unnahbarkeit des britischen Inselreiches zerriß. Schlag auf Schlag folgten dann die „Zeppelinraids" einander. Keine der großen Fabriken, in denen der Heeresbedarf hergestellt wird, schien mehr sicher. Nach der zuverlässigen Meldung des Kapitäns der „Jatun", eines norwegischen Frachtdampfers, trafen bei einem solchen Angriff allein vierzehn schwere Bomben die Marinewerkstatt und das Arsenal der Armstrongwerke, wo sie so ungeheuer verheerende Zerstörungen anrichteten, daß die Arbeit sehr eingeschränkt werden mußte. Daß dabei auch Nichtkämpfer ums Leben kommen, ist bei der Eigenart des Luftkrieges unvermeidlich. Tief bedauert wird

das natürlich von uns deutschen Luftschiffern, da wir selbstverständlich lediglich unsere Aufgabe darin suchen, die Kriegswerkstätten und Festungsanlagen des Feindes zu zertrümmern, eines Feindes, der im Verein mit seinen Bundesgenossen skrupellos offene deutsche Städte, ja zweimal das Schloß, das die Königin eines neutralen Landes beherbergte, zum Ziele genommen und ringsherum hunderte von Frauen und Kindern getötet und verstümmelt, der durch ebenso sinnlose Bombardements und Beschießungen französischer und belgischer Landflecken, denen keinerlei militärische Bedeutung zukommt, seine eigenen Landsleute in großer Anzahl vernichtet hat. Wir übten mit unseren beiden so erfolgreichen Angriffen auf Paris am 20. März 1915 und am 30. Januar 1916 nur gerechte und wohlverdiente Vergeltung. England aber trafen wir härter. Denn bis zur großen gewaltigen Abrechnung in der Nacht vom 17. zum 18. August 1915 hatten Englands Süd- und Ostküsten dreizehnmal die Schrecken der Zeppelinnächte durchbangt. Fünf dieser Angriffe führten davon in bedrohliche Nähe Londons, streiften seine Vororte, die Anlagen an der Themse und die Docks. Über den Angriff vom 10. Mai bekennt Reuter: Heute morgen um 2 Uhr 45 Minuten warfen zwei Zeppeline fünfzehn Bomben auf Westcliffe und den Vorort Southend, Grafschaft Essex, ab. Einige Feuerbomben verursachten eine Anzahl Feuersbrünste. Nach den bisherigen Meldungen wurde eine Anzahl Einwohner getötet, darunter zwei Frauen. Ein Zeppelin wurde am frühen Morgen in großer Höhe in der Nachbarschaft Romford gesehen, das zwölf Meilen von London entfernt ist. Die Forts eröffneten das Feuer und der Zeppelin fuhr davon. Im ganzen wurden neunzig Bomben geworfen, zwei Personen getötet, siebzehn verwundet und elf Häuser vernichtet. „Daily Mail"

fragte in einem Anklageartikel im Namen des englischen Publikums den redegewandten Churchill, wann denn seine Prophezeiung vom 17. März 1914: „Alle feindlichen Luftschiffe und Flugzeuge, die unsere Küsten erreichten, würden sofort von einem Schwarm sehr gefährlicher Hornissen in größerer Stärke angegriffen werden," Wahrheit werden würde.

Der Berichterstatter des „Petit Parisien" erzählt seinen Lesern über diesen Zeppelinbesuch, daß die Stadt, als er darin ankam, noch voller Aufregung war. Mehr als achtzig Bomben wurden von etwa drei Zeppelinen, die von Flugzeugen begleitet waren, abgeworfen. Während der Aktion herrschte Nebel, aber schönes Wetter. Als die Stadt durch den ersten Knall und das Geräusch der Motore aufgeschreckt worden war, ertönte die Sturmglocke, Truppenabteilungen durchliefen die Straßen, die Einwohner durch Trompetensignale warnend. Trotz der Gefahr verließen viele Leute die Häuser, um die Zeppeline zu sehen. Durch die entstandenen Brände schien die Stadt in ein Feuermeer gehüllt. Truppen und Feuerwehr unternahmen Lösch- und Rettungsarbeiten. Da die Häuser sehr leicht gebaut sind, so fielen die von den Bomben getroffenen buchstäblich wie Kartenhäuser zusammen. Zwei Zeppeline überflogen das „Königin-Mary-Hotel" und warfen etwa zwanzig Bomben ab. Ein Arzt, der das erste vom Feuer vernichtete Haus bewohnte, erklärte, daß er gerade ruhig schlief, als er durch ein ungewöhnliches Geräusch aufgeweckt wurde. In diesem Augenblick durchschlug eine Bombe das Dach wie ein Blatt Papier, sauste, etwa einen Meter von seinem Bette entfernt vorbei und durchschlug den Fußboden. Ein Geschoß fiel auf ein Boardinghaus, wo sieben Pensionäre und der Inhaber sich gerade noch retten konnten; fast wären sie unter den Trümmern be-

graben worden. Die Beschießung rief in London große Bestürzung hervor. Ein Geschwader englischer Torpedoboote fuhr in die Bucht von New-Castle aus, weil Zeppeline gemeldet waren.

Und Hollands „Nieuws van den Dag" schreiben: Die Zeppeline erschienen tatsächlich beinahe über London. Nur zwanzig Kilometer blieben sie von der Stadt entfernt. Die Luftschiffe kehrten darauf unversehrt zurück. Fahrten wie diese sind offenbar nur Aufklärungsfahrten, und der Friede dürfte nicht gezeichnet werden, bevor nicht der versprochene Luftbesuch über der englischen Hauptstadt selbst gemacht worden ist.

Der 31. Mai brachte den ersten schmerzhaften Auftakt hierzu. Auch diesen mußte Reuter, natürlich mit den üblichen Beschönigungen, bekennen: Über Ramsgate, Brenntwood und einigen anderen Orten in unmittelbarer Nachbarschaft Londons wurden Zeppeline gesehen. Es brachen viele Brände aus, doch läßt sich nicht mit Sicherheit feststellen, ob diese im Zusammenhang mit dem Besuch der Luftschiffe stehen. — Darüber gab ihm die deutsche Admiralität Gewißheit mit ihrer Klarstellung: Als Antwort auf die Bewerfung der offenen Stadt Ludwigshafen belegten wir heute nacht die Werften und Docks von London ausgiebig mit Bomben. — Dennoch hüllte sich die Londoner Presse über diesen Angriff auf höheren Befehl in Schweigen. Sie erhielt folgende charakteristische Anweisung: Die Presse wird besonders aufmerksam gemacht, daß keine Angaben irgendwelcher Art über die Plätze in der Nachbarschaft Londons veröffentlicht werden dürfen, die von Luftfahrzeugen erreicht wurden oder über den Weg, den die Luftschiffe genommen haben. Auch dürfen keine Angaben oder Zeichnungen veröffentlicht werden, die das Gebiet oder die Route kennzeichnen, die von Luft-

ſchiffen befahren wurden. Eine Mitteilung der Admiralität gibt alle die Nachrichten bekannt, die zur Veröffentlichung geeignet erſcheinen. Dieſe Inſtruktionen erfolgen, um die öffentliche Sicherheit zu gewährleiſten und die Benachrichtigung des Preſſebureaus darf veröffentlicht werden, um dem Publikum das Fehlen weiterer Einzelheiten zu erklären. —

Über den nächſten Angriff vom 7. Juni 1915 ließ ſich ein deutſches Blatt von einer Perſönlichkeit, die dieſe Nacht in London verlebte, melden: daß nicht nur Vororte, ſondern auch London ſelbſt mit Bomben belegt wurden. Eine ganze Anzahl Granaten ſind im öſtlichen Stadtteil unweit der bekannten Londoner Docks niedergegangen. Eine einzige hat in Liverpoolſtreet drei Häuſer zertrümmert. Beſonders ſchwer iſt die Gegend um die Broadſtreet- und die Liverpoolſtreetſtation mitgenommen, da die dort befindliche Eiſenbahnbrücke, die über ein breites Schienenfeld führt, zerſtört wurde. Durch polizeiliche Abſperrungen war der Zutritt zu dieſer Gegend mehrere Tage unterbunden. Die von abends bis zum anderen Mittag andauernden Brände verurſachten großen Schaden. Auch verfügte nach dieſer Schreckensnacht die Londoner Polizei neue Verhaltungsmaßregeln für das Publikum, die darin gipfelten, daß anempfohlen wurde: Gasſchutzmasken anzulegen, da es wahrſcheinlich ſei, daß die Deutſchen Bomben mit giftigen Gaſen benutzen würden. — Recht entzückend müſſen die erhitzten Köpfe der Londoner mit dieſen „Frühjahrshüten“ ausgeſehen haben. Aber den Höhepunkt dieſer und ähnlicher Zuſtände erreichten ſie doch mit der großen Abrechnung, die von aller Welt erwartet und dennoch mit größter Beſtürzung beim Vierverband und ſeinen neutralen Freunden aufgenommen wurde, als am 18. Auguſt durch den Draht und alle deutſchen und ver-

bündeten Lande die kurze inhaltschwere Meldung sprang: Unsere Marineluftschiffe haben den Westteil der City von London mit gutem Erfolge angegriffen.

Hiermit begann eine neue Phase des Luftkrieges. Denn noch bis in den Herbst hinein folgten einander die Angriffe auf die geistige Brutstätte aller englischen Schändlichkeiten, in der die Goldströme der ganzen Welt bis zum Kriegsausbruch zusammenflossen. In der City wurde England ins Herz getroffen. —

Die Presse, diesmal nicht heuchlerisch in ihren Angaben, schrie auf gegen die verantwortlichen Leiter des Verteidigungsministeriums. Im Parlament selbst kam es zu scharfen Szenen. Der angesehene Politiker Johnson Hicks warf dem Kriegsminister direkt mangelnde Sorgfalt in der Landesverteidigung vor. Als dann immer wieder schwere Granaten auf den Reichtumspeicher, die „Londoner Docks", herabschossen, erreichten die Selbstanklagen und der Jammer der Krämer um den gefährdeten Goldsack, den die vielgepriesene englische Flotte so gar nicht schützen konnte, einen Höhepunkt, den selbst die spärlichen unter der eisernen Zensurschranke durchgeschlüpften Nachrichten ahnen ließen. Den Cityleuten, diesen oberen Zehntausend der englischen Gentlemen, wurde doch außerordentlich bänglich zumute, zumal schon der 9. September ihrem ureigenen Stadtviertel erneut schweren Schaden durch die deutsche „Luftpest" brachte, Schaden, der wegen günstiger Orientierungsverhältnisse auch von den Angreifern selbst festgestellt werden konnte.

Der englische Zensor aber schnitt 24 Stunden lang den gesamten innerenglischen Telephonverkehr ab und hielt das Erscheinen der Zeitungen fast vier Stunden zurück. Die „Times" spie ihr Gift in folgenden appetitlichen Worten aus: „Diese Zeppelinangriffe sehen nicht wie eine Bitte um Frieden aus. Sie werden von der

ganzen englischen Nation als eine Aufforderung betrachtet werden, bei dem Kriege mitzuhelfen. Wenn Anarchisten unter eine Volksmenge Bomben werfen, ist das einzige Ergebnis der Entschluß, die Anarchisten auszurotten, und dies sei auch das Ergebnis des deutschen Anarchismus. Deutschland sei für England nur noch eine Anarchistennation, die ausgetilgt werden muß."

Englands Staatslenker mögen aufgeatmet haben, als der Winter die Unterbrechung der Angriffe brachte und ihnen Gelegenheit gab, die verirrten und aufgehetzten Gemüter durch vertröstende Zukunftsversprechungen von einem Sturmlauf auf die Verantwortlichen abzuhalten.

1916.

Doch schon die Nacht vom 31. Januar zum 1. Februar 1916 bescherte der Welt eine neue Überraschung, die wohl selbst alle Deutschen, die doch, lange vertraut mit der Tüchtigkeit unserer Luftschiffe, von ihnen das Größte erwarteten, in Erstaunen und Begeisterung versetzte. Über diesen ersten, im größten Maßstabe angelegten Geschwaderangriff, der in seiner vom Admiralstab genau gemeldeten Wirkung alle die großen bisherigen Leistungen der Luftflotte übertraf, schreibt das Kopenhagener Blatt „Politiken" vom 2. Februar im Leitartikel: Es ist erstaunlich, wie die deutsche Luftwaffe sich gebessert hat. Im ersten Stadium war man froh, die englische Ostküste zu erreichen. London schien nicht gefährdet. Dann kamen die zahlreichen Zeppeline über London. Jetzt befinden wir uns in einem dritten Stadium des Luftkrieges, wo ganze Geschwader von Luftfahrzeugen England bis zur Westküste überfliegen und alle größeren Städte bewerfen. Man kann daher nicht leugnen, daß die Deutschen ihre Luftwaffe immer mehr auszunutzen gelernt haben. Es muß offen ausgesprochen werden, daß es jetzt um die

Theorien von Englands militärischer Unverletzbarkeit doch schlecht bestellt ist. Sie haben den Todesstoß erlitten.

Hiermit schrieb das neutrale Blatt das Richtige. Wie sehr seine Ausführungen den Nagel auf den Kopf getroffen hatten, zeigten die weitausholenden Angriffe, die die deutschen Geschwader Nacht für Nacht, vom 31. März an fünfmal hintereinander und dann im gleichen Monat noch zweimal kreuz und quer über ganz Britannien führten. Fast alle Kriegshäfen, die City von London, die „London Docks", der nordwestliche Teil der Stadt mit seinen Truppenlagern, sowie Industrieanlagen bei Enfield und die mächtigen Sprengstoffabriken von Watham Abbey nördlich der Hauptstadt, die Speicher und Festungen der Ost- und Westküste und die reichen Industriestädte der Midlands und Schottlands wurden bombardiert. Also hatte sich der Wirkungsradius der Luftkreuzer „über Winter" außerordentlich vergrößert. Daß hierbei auch gerade wieder die empfindlichsten Teile Londons getroffen wurden, konnte unser Admiralstab selber melden. So die Gegend der Towerbrücke mit ihrer langen Reihe mächtiger Warenhäuser, der Billingsgatemarkt mit seiner Werft, die Werften ringsherum, das Zollhaus westlich vom Tower und die östlich davon gelegenen großen Docks, die zusammen mit riesenhaften Speicherhäusern und Lagerhallen die eigentliche Verpflegungsstation Londons bilden, in der natürlich auch die großen Proviantransporte der Armee zusammengestellt werden.

Die Größe der Wirkung dieser erweiterten Geschwaderflüge tritt aber auch hier wieder am besten aus den feindlichen Preßschreien hervor, die selbst die schärfste und brutalste Zensur nicht zu unterdrücken vermochte. So schrieb der bekannte politische Schriftsteller Lovat

Fraſher in der „Daily Mail“: Der Zeppelinangriff auf die Midlands bildet noch immer den Hauptgeſprächsſtoff. Die Nation iſt nicht beunruhigt, aber ſehr empört, weil die Zeppeline in das bisher unverletzte England eindringen durften, ohne daß anſcheinend auch nur ein Verſuch des Widerſtands gemacht wurde. Das Land iſt empört über die ſchwächliche, unklare und ungenügende Vorbereitung für den Luftkrieg und verlangt eine Politik, die nicht länger auf einer ſchlechtgeleiteten Defenſive beruht, ſondern die große Bedeutung des Luftkrieges erkennt und die Schläge energiſch erwidert. Die Nation muß ein träges Miniſterium zur Tat zwingen. Sie muß ihm ſagen, daß dieſe alte und mächtige Nation die Schande nicht ertragen will, harte Schläge zu erhalten, ohne zu verſuchen, ſie zu erwidern.

Dieſe Stimme, herausgeriſſen aus einer großen Anzahl gleichlautender Anklagen, ſagt genug. Auch ſie gehört in das Kriegstagebuch der Luftſchiffer, dem der letzte gewaltige Angriff vereinigter Luft- und Seeſtreitkräfte vom 25. April ein neues Ruhmesblatt zugefügt hat. Die eingehende Meldung des Admiralſtabes darüber iſt wohl die großartigſte aus dem geſamten bisherigen Luftkrieg. Hier zeigen ſich die Luftkreuzer zum erſtenmal als Aufklärer und Angreifer zugleich. Ihnen gebührt ein gut Teil des Erfolges, den die Flottenſchiffe mit der ſtarken Beſchießung der Werke und Anlagen von Great Yarmouth und Lowestoft und mit der ſchweren Beſchädigung eines feindlichen Kreuzers und der Verſenkung eines Torpedobootszerſtörers und mehrerer Vorpoſtenſchiffe hatte. Daß unter dieſen letzteren der berüchtigte „King Stephan“ war, deſſen Mannſchaft, die ſich ſeinerzeit weigerte, die in Seenot befindliche Beſatzung unſeres Z 19 zu retten, gefangen in unſere Hände fiel, mutet faſt wie eine beſondere Dankſagung der Marine

an ihre kühnen Aufklärer an, die ihr auch sonst noch manchen bedeutsamen Dienst erwiesen haben. Schon der 3. Mai 1915 hatte die erste Vernichtung eines englischen U-Bootes in der Nordsee durch Luftschiffgranaten gebracht, die in der Folge noch manches große feindliche Kriegsschiff auf See und im Hafen fanden und eine ganze Anzahl von Kauffahrern zum Stoppen zwecks Untersuchung nach der Priesenordnung zwangen.

Wie jetzt selbst die Engländer die Bedeutung unserer Luftkreuzer als Augen der Flotte einschätzen, zeigen die Worte des Marinemitarbeiters der „Times", der unter anderem schreibt: Es sei höchst bedauerlich, daß die feindliche Macht, ohne ernsthaft angegriffen worden zu sein und ohne Schaden erlitten zu haben, heimkehren konnte. Die Deutschen verdanken dies ihrer Überlegenheit in der Luft, da sie durch ihre Zeppeline unterrichtet werden, auf welchen Wegen sie die Hin- und Herfahrt sicher unternehmen können, ohne feindlichen Kräften zu begegnen. Die englische Marine habe diese Hilfsmittel nicht und könne deshalb nicht immer zur Abwehr feindlicher Angriffe bereit sein. — Und auch den schwersten Schlag, den Englands nun geschwundenes Seeprestige erlitten hat, den herrlichen deutschen Seesieg über ihre geschlagen flüchtende Hochseeflotte, suchen sie mit der Überlegenheit der deutschen Luftflotte, die ihr Vergeltungswerk mit den unbeschreiblich wirksamen vier Angriffen vom 28. Juli bis 10. August gekrönt hat, über ihre eigenen Aufklärer zu entschuldigen. Sie erkennen damit endgültig unseren Wahlspruch an — und das ist unendlich viel für englische Köpfe und Zungen — „Deutschland in der Luft voran!"

Der Ingenieur hörte hastige Schritte im Gang und hielt im Lesen inne. Des Oberleutnants Kopf erschien: „Kommen Sie schnell in die vordere Gondel. Etwas

Wunderbares ist zu sehen. Schnell folgt er dem Zurückeilenden hinab an den Ausguck. Der halbdunkle Schimmer der ersten Fahrstunden war einer klaren Mondnacht gewichen. Das Nachtgestirn wanderte schon tief am Horizont weit hinter dem Schiff. Doch ein zweiter ins Übergewaltige übertragener Luftkreuzer nimmt vor ihm seinen Weg. Ein grausig schöner und unheimlicher Anblick. Er äfft alle Bewegungen seines kleinen Originals nach, doch ist seine Entfernung von ihm nicht zu schätzen. Auch schallt kein Motorlaut von dem Geisterluftschiff herüber. Es zieht ruhig und nur leicht mitschlingernd dahin. Die riesenhafte groteske Verzerrung aller Wirklichkeit oder die visionäre Prophezeiung eines in fernen Zeiten vielleicht einmal Möglichen. Mit dem schwächer werdenden Mondlicht verblaßt der gewaltige Schatten, den irgendeine unsichtbare Nebelwand wie das verkaufte Schattenbild Schlehmils vor die Augen der Luftschiffer gezaubert und ihnen im leichten Wind vorangetragen hatte.

Die Fernsicht weitet sich mit dem in Staub und Tau verfließenden Spuk. Die ersten Vorläufer der Dämmerung schlagen alle Schatten und Schwaden nieder. Tief im Westen steigt eine trübe Dunstbank in den Blick: Englands Küste.

Wie in einer plötzlichen Befreiung atmen Offiziere und Mannschaften auf. Endlich liegt das Ziel deutlich im Auge nach langer schwerer Nebelfahrt. Ein Befehl hebt den Kreuzer in höhere Regionen. Schnell erweitert sich der dunkle Streifen zu Land und Lichtern. Der Oberleutnant führt den Gast zurück in den Granatenraum. Sie prüfen zum letztenmal die Abfeuerungsvorrichtungen, auch die eingebauten neuen Konstruktionen des Ingenieurs.

Sie sind über der Küste. Ein breites Flußbett liegt

unten wie ein Band. Der Offizier ſah es ſchon viele Male. Das Lichtmeer, in dem es am Ende ertrinkt, iſt das Ziel. Ob ſie auch verdunkelt erſcheint, märchenhaft funkelt und glitzert die große Stadt. In ſie hinein und von ihr fort bewegen ſich ſchnelle gelbe Lichter: Eiſenbahnzüge. Dunkle Flecken zeigen unbewohnte Viertel im Weichbild an. Fieberhaft raſt der Beſatzung das Blut durch die Adern. Noch Minuten, dann muß das Werk vollbracht ſein. Wird's wieder gelingen? —

Der Oberleutnant hält die Hand vor die Augen, um ſeinem Blick noch einmal das Bild der genau eingeprägten Ziele wachzurufen. Dann vergleicht er damit die Wirklichkeit. Die Orientierung gelingt ihm... die Flußbiegung ... die Rieſenkuppel ... ein dunkler Fleck, Anlagen ... die Gegend um das Gotteshaus iſt auf jeden Fall zu ſchonen ... dort die Bahnüberführung ... der große Bahnhof. Seine Späheraugen eilen der Fahrt weit voraus. Die erwartende Spannung reißt ſeine Nerven zuſammen. Plötzlich fällt blendend ein ſilberweißer Schein gerade in ſeine Augen. Nur eine Sekunde — dann ſieht er es unten aufblinken, allerorten, in ſchmalen glänzenden Streifen, die ſich wie ſilberne Kreuzbänder quer über das Bild der Stadt legen: Scheinwerfer. Sie ſind am Geräuſch der Motore erkannt. Sekundenweiſe ſchwimmen ſie im Licht, dann entgleiten ſie ihm in ſchneller Wendung. Die erſten Sprengpunkte der Abwehrbatterien zerreißen jetzt die Nachtluft. Bald liegt ein Rudel der rotaufblitzenden und dann ſchwefelgelb leuchtenden Wölkchen um ſie und vor ihnen. Alles kommt auf des Kommandanten Geſchicklichkeit an. Jetzt ſind ſie über den großen Fabriken. Der Oberleutnant erkennt deutlich die Reihe der Ziele. Er ſchielt mit einem Auge nach dem Maſchinentelegraphen. Schrill klingt die Glocke. Jetzt gilt's! Das Viſier klammert

das erſte Ziel ein. Zuch! Die erſte Sprenggranate. Nach Sekunden dröhnt eine ferne Exploſion. Ein hellerleuchtetes Induſtriegebäude erliſcht wie durch ein Zauberwort und flammt gleich darauf in loderndem Feuer auf. Die Glocke. Zuch! Dieſelbe Wirkung. Eine kurze Pauſe führt die nächſten Ziele ins Viſier. Viermal klingt die Glocke: Schnellfeuer. Zuch! Zuch! Zuch!... in ſchnellſter Folge reißt der Offizier die Granaten. Roter Brand ſchlägt in der Stadt empor. Es iſt ein gigantiſches Bild von tauſend Feuern und leuchtenden Lohen. In wenigen Minuten iſt die beſtimmte Menge Munition abgeworfen, ſie iſt gut vertan. Das Schiff wendet in einer weiten Kurve über der Stadt gegen die nächſten Ziele. Der Perlenkranz der Abwehrgeſchoſſe legt ſich wie ein Wehr davor. Das Luftſchiff ſteigt in Sekunden 100 Meter höher und ſchwebt über der Gefahr hinweg. Nochmals löſen ſich ein Dutzend Klammern von den Bombenhaltern. Auch die Zielapparate des Ingenieurs beweiſen ihre Brauchbarkeit durch genaue Treffer. Der Offizier richtet ſich auf und gibt das Signal an den Kommandanten: „Munition abgeworfen.“ Die Nacht wird hell. Unten liegt ein Feuerland. Blutrot verſinkt die Stadt hinter dem Heck des Luftkreuzers.

Der ſchwarze Tag

Der Chef des Stabes des Hochseegeschwaders beugte sich tief über die Karte und überflog noch einmal mit einem umfassenden Blick die dünnen farbigen Linien, das Bild der geplanten Operationen für den nächsten Morgen. Die eiserne Tür wurde von kräftiger Matrosenfaust aufgerissen, und Se. Exzellenz der Admiral und Geschwaderchef trat herein. Der Kapitän zur See erhob sich und ließ seinem Vorgesetzten den Platz am Kartentisch. Frage, Gegenfrage und Antwort häuften einander wie Befehlsworte. Die Offiziere sprachen zusammen eine eigene Sprache voll abgerissener, kurzer Sätze, deren jeder schwerwiegende Entschlüsse enthielt. Es war gleich einem Schachspiel. Wie Figuren handhabten sie ihre Kampfeinheiten und hatten nur das eine Ziel, den Gegner aus dem Spiel zu schlagen und schachmatt zu setzen. Jeder wägte des anderen Worte und Vorschläge, die zusammen zum Gemälde einer gigantischen Schlacht wurden.

Leise zirpte der Wecker am Fernsprecher. Die Schiffszentrale gab die Meldung des Marineflugchefs durch: „Wetterdienst meldet günstigen Wind. Drei L-Schiffe fahrtbereit. Erwarte mit dem Kommandanten Befehle am großen Flugplatz."

Der Admiral sah seinen Mitarbeiter einen Augenblick stumm an, dann nickte er ihm kurz zu und erhob sich schwer, wie vor einem festen Entschluß. Der Jüngere wußte, was diese Meldung im Gefolge haben würde: die Ausführung aller der lang erarbeiteten Pläne, die dem Erzfeind den furchtbarsten Morgen bringen sollte.

Der Maat am Fallreep gab Signal, als die hohen Offiziere von Bord gingen, und der Wachtoffizier musterte die dickgebauschte Kartentasche des Stabschefs, der hinter dem Admiral in das feldgraue Marineauto

ſtieg, das im Augenblick knatternd anfuhr und vom Steinkai in eine enge Hafengaſſe einbog.

Des ſtarken Motors donnernder Rhythmus überſchrie den Lärm des Tages. Durch das haſtende Leben ringsum brach ſich der Wagen ſeinen Weg. Auf den Steigen drängten ſich bunte Menſchen vorbei, Schiffsleute, feilſchende Marktweiber und Werftarbeiter. Manchmal ſchien es, als wollte das Auto mitten in die dichten Gruppen hineinfahren, die an den Ecken die Fiſchhändler umdrängten. Dann trat der Führer auf den Hebel des Auspuffs, daß die Ölluft aus der Klappe knallte. Zur Seite kreiſchte eine hyſteriſche Stimme auf, und das Rad drehte mit ſcharfem Einſchlag in die Kurve.

Die ſchmalbrüſtigen Häuſer des Hafenviertels, in denen ſo viele Menſchen eng zuſammengepfercht in dunkeln Küchenwohnungen und verräucherten Matroſenſchenken ihr Leben trieben, wichen zu den Seiten aus. Der Führer gab mehr Gas.

Eine breite Allee führte aus der gedrängten Schifferſtadt in die Gartenquartiere derer, die ihr Tagewerk, gebeugt über Plänen und Büchern, wirken und nicht mit Hammer und Schraubſtock arbeiten. Parktore huſchten vorbei. Lange Mauern rollten dem Blick in Sekunden vorüber, einzelne Menſchen wiſchten wie Schattenſtriche über die Kuliſſen. Einmal gaben die grünen Buſchwälle das Bild eines Landhauſes mit rieſengroßem Ziegeldach und blauen Fenſterläden frei, dann zeigte ſich einen Augenblick eine Terraſſe mit Säulenreihen. Darüber eine Villa im griechiſchen Stil. Die verträumten reichen Bilder wechſelten wie in einem Kino. Die Luftſirene über den ſchwitzenden Achſen heulte auf.

Felder erſtanden ringsum. Die Reifen raſten über glatte Steinſchüttung. Der Operateur ſchien die Kurbel zu überdrehen, denn die ganze Landſchaft zerrte ſich in

raſender Haſt vorbei. Das Echo der Räder ſchrie an den Bäumen empor. Nichts mehr ſchien feſtzuſtehen, nichts mehr war plaſtiſch. Scheiben und Wände nur jagten an den Seiten. Die Chauſſeebäume wurden zu einer geſchloſſenen Palliſadenreihe und die Ebene ſchien ein einziger dicker Strich.

Der Führer handhabte das Rad mit wahrer Meiſterſchaft. Die Bänder ſeiner Matroſenmütze lagen geſtrafft wagerecht im Wind. Über ihn hinweg blickte der Admiral dorthin weit voraus, wo ſich die Landſtraße zu einer dünnen Linie verjüngte und die dichte heiße Luft in glänzenden Schwaden wogte. Gewohnt, auf ſcharfem Kiel weite Flächen zu durchſchneiden, liebte er die Automobilfahrt, die ihn ſchnell vorwärts führte. Er fühlte ſich dabei faſt ſo ſicher und behaglich wie an Bord. Denn er wußte, daß eine durchkonſtruierte Maſchine in geübter Hand faſt Unbegrenztes leiſten kann. Auf der Chauſſee jagte ſchon eine rieſenhafte Staubwolke voraus. Stets an den Kurven ballte ſie ſich zuſammen, und aus dem wallenden Knäuel ſchoß ein Auto nach rechts oder links hervor. Der Führer gab Vollgas. Es mochte ihn reizen, den Flüchtenden zu überholen. Die Karoſſerie ſchien ſich wie ein Pferd im Rennen zu ſtrecken. Grandioſe Dinge gingen im Motor vor ſich. Tauſende von Exploſionen zugleich. Der Mitfahrer pumpte neuen Druck auf. Die Fahrtgäſte legten ſich weit zurück im Fond und genoſſen die Wolluſt der fliegenden Fahrt. Die Wunderkraftmaſchine ritt ihr raſendes Finiſh zu Ende. Faſt gleichzeitig fuhren die Automobile durchs Ziel. An einem hohen grauen Tor riß der Fahrer die Zündung weg und trat in die Bremſen. Aus dem Vorderwagen ſtieg der Marineflugchef. Die Offiziere klopften den Staub von den Mänteln und begrüßten ſich. Ein Hämmern und Schlagen und das

rohe Surren einer Unzahl von Motoren ſchrie auf, als die Automaſchinen jäh verſtummten. Den Herren öffnete ſich die Pforte zur Welt der Flugzeughallen und Werften.

Sie ſchritten hinaus auf den Flugplatz. Dort reihten ſich am Start wohl ein halbes hundert Maſchinen. Ebenſoviele ſummten ihr Fluglied darüber in allen Lufthöhen. Wenn ſich fünf, ſechs in einer Kurve trafen, ſo ſchwoll es an zu ohrenbetäubendem Donner, der plötzlich um einige Tonſtärken fiel, wenn einer der Motore in jäh einſetzendem Gleitflug verſtummte. Junge und alte Piloten waren am Werke, Lehrer und Schüler. Auf ihren erſten Alleinflügen führten dieſe lange, rote Wimpel an den Holmen. Manche oben wichen den ſo Gezeichneten in weiter Kurve aus, und ältere Piloten wieſen lachend empor: „Achtung! Bruchkiſte!“ Ernſt und Luſt wohnen zuſammen im Fliegerherzen. Doch die Scherze klingen herb. Der Tod ſtürzt zu oft einen aus ihren Reihen. Nach jedem ſtreckt er die Hand — täglich — ſtündlich. Vor ihm her fliegt gleichſam ihr Leben, und ſo peitſcht ſie der raſende Fliegerrhythmus. Vorwärts! Ein Ziel gilt's: ſicher die Führung zu lernen zum Fluge über den Feind. Vollgas . . . Höhenſteuer . . . Empor!

Keine Sekunde lag Ruhe auf dem weiten Feld. Nicht einen Augenblick konnte der Startmann die rote Flagge aus der Hand legen. Marineſchüler, junge Offiziere, Heeresflieger umdrängten ſeinen Vorgeſetzten, den Startleiter. Der mußte ſeine Augen überall haben, ſeine laute Stimme überſchrie ein Dutzend voll laufender Motore, allen, die ſich um ihn drängten, gab er kurze gedrungene Antworten. Zwei Meter hoch, breit und ſtämmig, war er der ruhende Pol für die, die um ihn haſteten und kreiſten. Weigerte er die Flugerlaubnis, weil

zu viele in der Luft lagen, weil er sah, daß gleichzeitig zuviel Schüler landen wollten, so fügten sie sich, auch die flotten jungen Offiziere, ihm, dem Offizierstellvertreter, der schon auf der Höhe der Jahre stand. Seine Erfahrung, die er in der flandrischen Fliegerfront gesammelt hatte, gab ihm in aller Augen mehr wie einen Stern auf die Achselstücke. „De goude Wachtmeestere", so hatten ihn die Vlamen getauft. Seine Scherzworte versöhnten die tausend Gegensätze dieser oft jäh erregten hitzigen Menschen, die sich mit allen Lebensnerven um das eine Ziel drehten: Kriegsflug. Er stand mitten unter ihnen als ein gereifter Flieger, der die ungeheure Verantwortung ringsum als ein gelahrter Weiser trug. Ihm war die Flugkunst zur Wissenschaft geworden. Seine Befehle trugen den Charakter mathematischer Formeln. Brauste er jedoch einmal auf, aus seiner allbeherrschenden Ruhe, um einen Voreiligen vom Start zurückzureißen, so saßen seine Worte wie gutgeführte Hiebe. Der Schüler, den Passion und Nerven fortgerissen hatte, wußte im Augenblick, wie schwere Gefahr er sich und Kameraden hätte bringen können. Kurz rangen Zorn und Widerspruch mit der Einsicht. Dann zollte er dem erfahrenen Startleiter Dank. Wippte ihm endlich die rote Flagge, so hatte er Starterlaubnis. Über ihn hin sang der Gleitflug zweier Landender. Sein eigener Propeller sog in unerhörter Gier die Touren aus dem Motor. Das Flugzeug lief über die Grasnarbe, deren Halme sich scheu duckten, es huppte einen Meter und hastete in die Luft. Zur Seite landeten die Schulmaschinen nach wohlgelungenem Gleitflug. Die jungen Flieger strahlten. Dreimal wieder schwang der Starter den Wimpel — drei neue Künstler stürzten sich empor in den gigantischen Luftzirkus.

„Dort, Exzellenz!" Dem Mittelpunkt der Manege zu

ſtrebten in wolkenloſem Himmelsblau zwei kleine tanzende Inſekten. Selbſt auf die große Entfernung waren dem Auge die ruckweiſen Sprünge erkennbar. „Jawohl, Exzellenz," erklärte der Startleiter dem Admiral, „das iſt der Einfluß der Sonnenböen. Ew. Exzellenz werden die unzähligen, kleinen, ſchillernden Luftwellen wohl ſchon oft bemerkt haben, die bei ſcharfer Sonnenbeſtrahlung über dem Meer flimmern, auch über langen Landſtraßen liegen oder zu den Seiten über den Feldern. Über der geſamten Erdoberfläche ſteigen ſie auf und tragen gewaltige Ströme erhitzter Erdluft empor. Das wallt und brodelt wie in einem Siedekeſſel. Über weiten Äckern ſchlägt es wuchtige Wellen, ſacht weht es über ſchattigen Wäldern, über der Steinwüſte einer Stadt branden unzählige Golfſtröme der Luft zuſammen. So lebt das Meer über uns in unzähligen Bewegungen vom leichten Zittern kleinſter Teilchen bis zum orkanhaften Dahinſtürmen rieſengroßer Wellenberge. Flieger und Luftſchiffer haben oft ſchwer gegen ſie anzukämpfen. Mal ſchlägt's dem Flugzeug unter die rechte Flügelfläche, im nächſten Augenblick drückt's ihm die linke mit Gewalt nieder, dann wieder reißt es ihm das Schwanzende hoch. Er muß hölliſch acht geben und jeden der Luftſtöße parieren, will er nicht die Herrſchaft über den Apparat verlieren. Darum werden Ew. Exzellenz auch an heißen Sommertagen zur Mittagszeit ſelten auf den Plätzen Flugbetrieb ſehen. Schüler und Lehrer fliegen lieber am frühen Morgen und ſpät in den Abend hinein."

„Dieſe Sonnenböen dürften doch aber wohl nur an windſtillen, heißen Tagen auftreten," erwiderte der Admiral. „Sehr wohl, Exzellenz, ſtärkerer Wind läßt ſie natürlich gar nicht aufkommen und iſt daher in den warmen Jahreszeiten ſtets recht willkommen. Unſere

heutigen Piloten fliegen ja faſt bei jedem Wind. Start und Landung werden durch eine friſche Briſe ſogar kürzer und exakter. Nur muß man ſich hierbei vor Rückenwind hüten, der dem Flugzeug beſonders beim Aufſetzen des Fahrgeſtells auf den Boden und der damit verbundenen Verlangſamung ſeiner Fahrt leicht das Schwanzende hochreißen, herumwerfen und die Maſchine auf den Kopf ſtellen könnte. Doch laſſen ſich Landungen mit Rückenwind in der Regel vermeiden." Die beiden Überlandflieger waren raſend ſchnell näher gekommen. Die kundigen Augen erkannten deutlich die ſchwarzen Kreuze auf den weißen Flächen: Alſo Kriegsmaſchinen. „Es ſind unſere beiden L-Schiffskommandanten." Schon zeichneten ſich deutlich die zwei Tragflächen der Doppeldecker übereinander ab. Das Fahrgeſtell, die Seitenſteuer. Sie flogen faſt mit der gleichen Geſchwindigkeit. Plötzlich kippte der Erſte ſtark vornüber, der materienloſe Propellerkreis zerfloß, bis man die langſamen Rundſchläge der Luftſchraube ſehen konnte. — Gleitflug. Der Andere folgte. In langer flacher Linie ſuchten ſie ihren Weg durch den Wirbel der kreiſenden Schulflieger. Einige Male warfen ſich ihnen mächtige Böen entgegen. Über der großen Zeppelinhalle ſackte einer mehrere Meter durch. Dann vergingen nur noch Sekunden. Die Fahrräder holperten auf den Boden, die Bremshaken riſſen tiefe Furchen — die Flugzeuge ſtanden. Jung und elaſtiſch kamen die Offiziere heran und meldeten ſich bei ihren Vorgeſetzten. Quer über das Flugfeld von der Halle her brachte ein ſtarker Benzwagen den dritten Schiffsführer.

Nach kurzer Begrüßung bat der Geſchwaderchef die Herren ins Konferenzzimmer, in das das ratternde Raſen der arbeitenden Motore nur gedämpft drang. Der Chef des Stabes legte die Karten aus und ent-

wickelte den Luftschiffkommandanten den Operationsplan des folgenden Tages. Es sollte das erste große Zusammenwirken bedeutender Seestreitkräfte mit den Luftkreuzern im Angriff auf Englands Ostküste sein. Im Telegrammstil fast brachte der Befehl die einzelnen Aufgaben dieses modernsten Schlachtplanes, den der Chef wie etwas Selbstverständliches hinwerfen konnte, dank deutschem Erfindergeist, todesopferndem Wagemut und nie gebeugtem Fleiß.

Der Admiral gab die letzten Erklärungen. „Und nun, meine Herren, wünsche ich uns allen gutes Gelingen. Das Ziel ist mehr denn lohnend und der Erfolg kann bedeutend sein! Guten abend! meine Herren."

„Guten Abend, Exzellenz!"

Durch die Reihen der Motorstände, auf denen die reparierten und neuen Wundermaschinen mit einem Lärm, der den zehntausend Hämmern einer Riesenwerft glich, abgebremst wurden, schritt der Marineflugchef mit seinen Luftschiffern. Nebeneinander harrten am Start ihre gastlichen Flugzeuge. So braust ihr Leben dahin einzig im Rhythmus des Motors. Der diente ihnen und trieb sie in allen Formen. Ihm vertrauten sie täglich ihr Leben an. Er konnte sie zu Tode reißen — mitten aus gigantischer Fahrt. Aber sie waren Herr über ihn. Als sie Platz genommen hatten, und die Flieger die Motore anspringen ließen, daß der hochaufwirbelnde Staub die Augen der Umstehenden ätzte, lohte das Sonnenfeuer nur noch einen Meter über dem Horizont. Rotgelb schimmerte dahinter die Wolkenwand. Zweimal wippte des Starters Wimpel. Vollgas! 1400 Touren! Die Propeller peitschten singende Luftwirbel, unter denen sich Halme und Gräser scheu duckten. Über sie hinweg rasten die Fahrgestelle. Zu gleicher Zeit fast hoben sich die Maschinen vom Boden

ab. „Meiſterſtart!“ Mitten hinein in den roten Abendhimmel flogen ſie. Bald waren's dünne ſchwarze Striche, und dann nur noch Punkte, die zerrannen. —

Über dem Platz aber kreiſten unaufhörlich die Lernenden. Eine Meldung wurde zum Startleiter getragen. Als ſich die Tore einer der großen Hallen jenſeits langſam auseinanderſchoben, befahl er, das Signalgerät bereit zu ſtellen. Eine meterlange Bronzeröhre mit einem ſpitzen Sporn am Ende wurde herangebracht und in die Erde geſtochen. Als Ladung dieſes Mörſers diente ein knollenartiger roter Ball, der an einer langen Zündſchnur hing. Die Dienſtſprache hatte ihm einen treffenden Namen erdacht: „Der Rettich“. Ein Parſevalballon kroch drüben aus einem Gewölbe. Wie ſein Schatten zogen unter ihm die Haltemannſchaften. Auf der Zündſchnur des Rettichs lief ein leiſe kniſternder eiliger Funke. Mit einem ziſchenden Laut ſchwirrte das unſichtbare Geſchoß pfeilſchnell in den Abendhimmel. Wohl zweitauſend Meter hoch ſtand plötzlich ein feuerrot flammender Glutkörper, der nach Sekunden in fernem Knall zerplatzte und Tauſende ſirrender Silberſternchen gebar. Sie waren ſo hell, daß ſie ſelbſt den Tag überſtrahlt hätten. Als wären ſie drahtlos herankommandiert, zogen im Augenblick alle Flugzeuge ihre Kurven zur weſtlichen Ecke des Platzes hin und gaben dem ſteigenden Ballon die Bahn frei. Kein Pilot ſtartete, keiner landete. Erſt als das Luftſchiff ſeinen Kurs jenſeits der Grenze des Fluggeländes genommen hatte, erweiterten ſie wieder ihre Kreiſe und jagten in allen Höhen dahin. Bis ein erneuter Leuchtbefehl die Mutigen zur allgemeinen Landung rief, wogte über dem Feld das gewaltige Exerzieren der Luftflotte.

*

Der Obermaat der Kaiſerlichen Marine und Seitenſteuerer des L 62, Walther Struthmann, ſchrak zuſammen und riß mit der Linken den Wecker von der kalten Marmorplatte unters Kopfkiſſen. Das ſchrille Geplärr erſtarb. Der jäh aus dem tiefen Vormitternachtsſchlummer Erweckte beſann ſich ſekundenlang. Der geſtrige Tag . . . genaue Reviſion des Schiffes . . . Fahrtbereitſchaft und Befehl zu früher Ruhe. Er ſprang aus dem Bett, wach, hundertmal wacher wie ſonſt am Morgen. Eine müde Glühbirne leuchtete ſeinem beſchleunigten Aufſtehen. Als er nach dem Ölzeug griff, fiel ſein Blick zurück auf das weiße, einladende Bett. Im Augenblick flutete ihn ein faſt unwiderſtehliches Schlafbedürfnis durch den Leib. Sollte er? — Nein, dreimal nein! Seine kräftigen Hände ſtießen durch die Lederärmel und wickelten dann die feldgrauen Stoffgamaſchen um die Beine.

Am Nachthimmel marſchierten dunkle Wolkenheere von Südoſt nach Nordweſt. „Schiebewind," ſprach Struthmann halblaut vor ſich hin, als er den oft beſchrittenen Weg von ſeiner Baracke zur Halle ging, die mächtig vor ihm aus dem ſchwarzgrauen Licht, das der halbe Mond und die Sterne zwiſchen den ziehenden Wolken herabwarfen, emporwuchs. Sie ſchien ein Wall aus Granit. Darin leuchteten die Drahtgitterfenſter.

Die Poſten ließen den Steuermann durch eine kleine Seitenpforte paſſieren. Er ſtand in dem Rieſenraum, den der mächtige Leib des Luftkreuzers faſt auseinanderſprengte. Der Anblick packte ihn jedesmal ſcharf an, wenn er aus dem Nachtdunkel den Saal betrat, in deſſen ſinnbetörendem Eiſenbalkengewirr unzählige elektriſche Lampen ſingend und ſummend ein matt ſilbernes Licht woben, das den gewaltigen Koloß umgab. Einzig dieſer traurige Farbton lag ringsum. Nicht ein buntes

Licht flammte auf. Keine luſtige, lebendige Farbe. Er mußte unwillkürlich an eine efeugrüne Gartenmauer denken, vor der im hellen Sonnenglanz eine volle Staude feuerroter Blumen, brennende Liebe, wucherte. Er beugte ſich — zu pflücken.

„Morgen, morgen, wohl noch döſig?“ begrüßte ihn der Höhenſteuerer. Sie kletterten zuſammen in die Gondel, um die Steuerzüge zu ölen und ſprachen gedämpft miteinander über das vorausſichtliche Ziel der Fahrt. An den Motoren ſchraubten die Maſchiniſten. Auch in der hinteren Maſchinengondel leuchteten Glühbirnen an langen Drähten in geſchäftigen Händen hin und her. Der Batteriemaat ließ unterm Laufſteg die Granaten befeſtigen. Struthmann ſah, wie drei Leute ein ganz ſchweres Kaliber hochwuchteten. Wem alles würde ihr Aufſchlag ſchreckliches Erwachen, jähes, blutiges Dahinſchwinden bringen? Er wandte ſich ſeiner Arbeit zu.

Ein Sauſen und Ziſchen ließ ihn über die Bordwand blicken. Aus einer militäriſch ausgerichtet aufmarſchierenden Batterie brauner Stahlplatten ſtürzten ſich Ströme zuſammengepreßten Waſſerſtoffs durch die geöffneten Anſchlußhähne in den Füllſchlauch, der vom Nabelventil des Schiffsrumpfes geſtrafft hin und her pendelte. Der Werftingenieur las vom Zeiger den Druck und die Stärke dieſer letzten Nachfüllung. Auf ſeinen Wink wurden die Hähne abgedreht, der unterirdiſche Laut brach ab.

Aus ſeinem Dienſtraum, einem Bretterhaus, das zwerghaft klein an der haushohen Wand lehnte, trat der Kommandant. Er hatte dort eine kurze Ruhe gehalten und ſchon ſeit zwei Stunden mit ſeinen Offizieren Pläne und Karten beſprochen. Sie hatten geiſtig gerüſtet. Nun ſchritt er langſam um das Schiff und prüfte hier und dort die Arbeit ſeiner Leute. Jeden einzelnen kannte er genau, auch des letzten Maſchinen-

gewehrschützen Können und Zuverlässigkeit. Um seinen Mund lag ein Zug herber Entsagung, der Quittungsstempel einer Laufbahn, die den ganzen Mann mit allen seinen Energien, Gefühlen und Wünschen im Bann hielt, und die ihn oft titanenhaft aufwärtsführte über die Welt. Darum glänzten seine Augen. Mit ihnen allein befahl er. Sie straften und lohnten. Nach ihnen blickten die Mannschaften, wenn er in der Nacht vor der Ausfahrt das Schiff musterte, wenn er den Kurs mitten durch einen Perlenkranz feindlicher Abwehrgeschosse führte, oder wenn er im Sturm die Landung erzwang. Nicht einmal hatten sie Furcht darin gesehen, nur erhöhten Glanz.

Der Kommandant befahl einen Probelauf der Motore. Hastig angekurbelt, sprangen die tausend emsigen Spinnenbeinchen an. Auf und nieder, exakt und genau zugleich an allen Maschinen. Riesenuhrwerke mit unzähligen groben und allerfeinsten Teilen. Sie wirkten zusammen in unmäßiger Kraftentfaltung und in ungeheurem Lärm. Der gleicht nicht dem Dröhnen gewaltiger Explosionen, nicht dem Schlagen schwerer Geschütze, es ist ein unbeschreiblich herbes Tönen, ein metallischer Orkan, das hohe Lied der Technik. Auf ein neues Kommando des Maschinentelegraphen verstummen die Stimmen. Die Probe war bestanden.

Die Kompagnie Haltemannschaften marschiert durch eine Pforte und nimmt neben dem Schiff Aufstellung. „Klar machen zur Ausfahrt!" Offiziere, Fahrtingenieur und Besatzung überblicken zum letzten Male den Bereich ihrer Pflichten. Struthmann faßt endgültig Posten an seinem Seitensteuer. Es ist der letzte Augenblick, Meldung zu erstatten, falls irgendeins der vielen Dinge übersehen oder vergessen wäre. Der Kommandant steigt in die Gondel über und nimmt die Meldungen der einzelnen

Stationen entgegen. Dann trillert seine Pfeife dem Führer des Haltetrupps das Signal, das Luftschiff herauszubringen. Der winkt seine Leute an die Taue und kommandiert: „Luftschiff maaarsch.“ Weit öffnen sich die Tore vor dem Panorama der Nacht. Die zahllosen Sandsäcke werden ausgehakt und bleiben auf dem Zementboden zurück. Statt ihrer halten viele starke Arme das Schiff am Erdboden. Im Gleichschritt fast führt die Kompagnie die allzu leichte Last, die nicht nach unten drückt, sondern stramm nach oben zieht, hinaus auf den Platz. Die Spitze marschiert gegen den Wind, das Schiff stellt sich folgsam ein. Ringsum flammen Scheinwerfer auf.

Die Kommandopfeife schrillt. Das Echo antwortet: „Haaaa...lt.“ Aus der Gondel schallt ein neues Kommando: „Abwiegen.“ Der Gegenruf folgt: „Loslassen!“ Die Taue gleiten durch die Hände. Die Besatzung stürzt fast vornüber, das Schiff steigt schräg aufwärts, das Heck schneller wie der Bug. „Haaaa...lt.“ Unten schreit der Truppführer: „Festhalten.“ Die Fäuste krampfen sich um die entgleitenden Leinen. Gefesselt zuckt der Schiffskörper und legt sich in die Wagerechte. Er wird wieder erdwärts gezogen. Der Kommandant wendet sich an den Navigationsoffizier: „Wir haben vorne zu wenig, hinten zu viel Auftrieb.“ Dann ruft er: „Zwei Hosen vorn.“ Struthmann reißt die Ringe der Drahtseilzüge, die zu den Wassersäcken führen. Der flüssige Ballast platscht herab und näßt die gekrümmten Gräser. Das Abwiegemanöver wiederholt sich. Nochmals müssen zwei Hosen vorn gezogen werden. Beim dritten Versuch steigt das Schiff wagerecht und stabil.

„Zum Aufstieg loslassen!“ Alle Fäuste reißen sich von den Leinen. Kurze Grüße springen hin und her. Schon fühlen die Aufwärtsstrebenden den seltsamen kit-

zelnden Druck, der von der Fußsohle ausgehend durch den ganzen Körper zieht. Er ist ähnlich dem, den man beim schnellen Steigen und Fallen im Fahrstuhl empfindet. Das Schiff „zieht", d. h. es steigt. Der Höhenmesser zeigt eine nur wenig gebogene Linie nach oben, der scharfe Aufstieg läßt ihm keine Zeit, eine kunstvolle Kurve zu malen. Die eben noch so mächtigen Scheinwerferstrahlen liegen wie zarte Silberhaare über dem versinkenden Platz.

Die Motore springen donnernd an und treiben das Schiff in die Fahrt. Hatte bisher nur das Höhensteuer die Balance zu korrigieren, so fällt dem Seitensteuermann jetzt die Hauptlast zu. Er ist verantwortlich für die genaue Innehaltung der Fahrtrichtung, er ist der Erste, der weiß, wohin der Kurs führen soll, er lenkt das Schiff über den Angriffszielen hin, er führt das Steuer bei der Heimfahrt. Struthmann hielt stets die kleine zitternde Kompaßnadel im Auge. Manchmal ließ er den Blick zu den Seiten über die Reeling fallen. Er war den befohlenen Kurs schon manches Mal gefahren und konnte sich ein Bild machen, wohin er führen sollte. Das Schiff beschrieb eine weite Kurve. Die Stadt darunter schlief, nur die gewaltigen Maschinenhäuser und Werften flammten hell und Feuerrauch stieg aus den Schornsteinen, die sich aus dem Lichtmeer der Industriewerke wie hohe Leuchttürme abhoben. Dort wurde rastlos gearbeitet von nimmermüden Händen, geschafft, Tag und Nacht an der Kriegsrüstung der deutschen Flotte, an der Heilung von Beulen und Wunden, die einzelne Kämpfe geschlagen, dort wurden zehnmal zehn mehr Lasten bezwungen, als im Frieden. Arbeiterbataillone kämpften dort an der Rüstungsfront. Struthmann fühlte plötzlich, daß Tausende heißer Augenpaare für Sekunden aufblickten und daß ein Wunsch nur in

all den Vielen dort unten lebte: „Übt Vergeltung! Für unzählige Schandtaten! Vergeltung am Erzfeind!“ Schnell ließ die rasende Fahrt alles hinter sich. Nordwestlich führte sie in der Nacht übers Meer.

Das Höhensteuer leistete harte Arbeit, denn die Luft lag schwer über der weiten Fläche und trug ungern den „Pfeil des Grimms“, der rasend schnell dahin schwirrte. Je mehr der „Schiebewind“ einer trägen Luftruhe wich, desto schärfer sägten die Propeller ihre Kreise. Struthmann schüttelte den Kopf, als er die Mühen seines Kameraden sah, der aufs äußerste angespannt, eine Luftböe nach der anderen parierte. Er fühlte jedesmal die scharfen Korrekturen in seinem Seitensteuer, das ihm fortwährend hin und her geworfen wurde. Es war fast dasselbe Fahren, wie an heißen Sonnentagen, so schlingerte das Schiff in der trockenen und schwülen Luft. Struthmann fühlte eine bleierne Schwere in den sonst so behenden Armen. Ihm gefiel heute das Wetter gar nicht.

Die wandernden Heere, zwischen denen lichtschleudernde Sternbilder hell niederstrahlten, verhielten in ihrem Marsch und häuften und ballten sich zu dunkeln Kumuluswolken zusammen. Die klare Nachtsicht ließ nach, die Ferne verschleierte sich und Nebelbänke stiegen mit dem verdunstenden Wasserstaub empor. Die kalten Marienglasscheiben am Befehlsstand beschlugen. Der gleiche Vorgang spielte sich im Kolossalen hoch oben ab, wohl noch tausend Meter über dem niedrig fahrenden Luftkreuzer. Die Masse verdunstenden Dampfes wandelte sich in der Berührung mit den oberen kälteren Luftschichten zu unzähligen winzigen Wassertröpfchen und perlenden Bläschen. Der Beobachter sann diesen gewaltigen Erscheinungen nach, die ihm so vertraut waren und die sich ihm doch immer wieder als neue

Wunder offenbarten. Da über ihm wogte und quirlte es in ungebändigtem Willen. Dunkle Wolkenberge ſchrumpften aus unſichtbar feinen Teilchen auf, die eben noch ſalziges Meerwaſſer, Dunſt und ſteigender Dampf waren. Winzige Nichtigkeiten, kaum ein Zehntel Millimeter meſſend, bildeten da über ihm die ungeheuren Wolkenberge, die den ſtarken Menſchen, der ſich ſeinen Weg unter ihnen hin erzwingen wollte, mit tauſend Gefahren bedrohten. Je mächtiger ſich die dunkeln Haufen ballten, deſto leichter ſchien das Schiff zu werden. Der Höhenſteuerer legte ſich mit dem ganzen Körper in das Tiefenruder, um die aufwärts ziehenden Luftſtrömungen zu überwinden. Doch mußte ſich beim Verdampfen der ſchwangeren Luft unendlich viel Wärme in den niederen Schichten verbraucht haben, denn der Ausgleich der Temperaturen geſchah mit ſtarkem Wind. Der Kommandant ließ einen zweiten Mann ans Steuer treten. Seine Augen ſuchten die jagend wechſelnden Bilder am Himmel zu enträtſeln. Noch war ihm ungewiß, was ſich aus ihrer bewegten Fülle über ſein Schiff ausſchütten würde, ob Sturm, Regen oder Gewitter. Fieberhaft lieſt er die Zahlen an ſeinen Hilfsmitteln, an denen der Navigationsoffizier ohne Aufhören hantiert. Spannung malt ſich in den Zügen der Offiziere. Struthmann ſieht, wie die ſchwebenden Waſſer ſich immer drohender zuſammenballen und dichter ſchließen, daß nur noch fern am Horizont die Lichter aufs Meer fallen. Ein dunkler Vorhang drohender Nimbuswolken deckt ſich über den Kurs des Luftſchiffs. Das erbebt in allen Fugen und Geſtängen. Einmal ſchüttelt es ſich wie in einem Schauder. Die Mannſchaften klammern ſich mit harten Griffen feſt. Der Kommandant ſpringt mit einem Satz den Steuerleuten zu Hilfe, die ſich ächzend gegen den übermächtigen Luftdruck ſtem-

men. Das Schiff darf nicht gehoben werden! Der erſte Anſturm ſcheint abgeſchlagen.

Ein Kommando entzündet den vorderen Scheinwerfer. Der Strahl ſchießt hinab und ſucht das Meer. Die ſo ſchnell hereingebrochene Dunkelheit hatte es verhüllt. Er dringt nicht durch. Plötzlich liegt ſekundenlang die weite in wilden Wellen aufgepeitſchte Fläche vor aller Augen. Der Scheinwerferſtrahl erliſcht vor einem Stärkeren. Im Augenblick darauf bleibt alles dunkel. Die geblendeten Pupillen weiten ſich. Matt kommt das von Menſchenhand geſchaffene Licht wieder zur Geltung. Ein Donnerſchlag herrſcht die Motore an, daß ſie zu ſchweigen ſcheinen. Mit ihm zugleich praſſelt es wie Maſchinengewehrfeuer gegen die Hülle und alle feſten Teile des Prallſchiffes — Sturzſeen jagenden Gewitterregens. Der Wind wächſt ſich zum Sturm aus. Die ungeheure Reibung der Luftſtröme aneinander lädt die Atmoſphäre mit immer ſtärkerer Elektrizität. Die poſitiven Maſſen der Waſſerfläche gieren nach gewaltſamer Vereinigung mit den negativ durchtränkten Wolkenbergen. Von unten nach oben ſchwingt ſich der unſichtbare Zug. Ihm entgegen zuckt ein neuer Blitz. Der Donner flucht hinterher und faſt ſteuerlos triftet das Schiff im Ungewitter.

Struthmann ſtiert auf den Kompaß. Er hat nur den einen Gedanken, den Kurs zu halten. Der zu ihm geſprungene Hilfsmonteur arbeitet ſtumm wie eine Maſchine nach ſeinen kurz hervorgeſtoßenen Weiſungen. Die Nadel im Glasgehäuſe zittert und pendelt. Plötzlich ſchlägt ſie wankelmütig hin und her wie ein Strommeſſer und dann beginnt ſie einen wilden Kreiſeltanz. Unaufhörlich, ohne Verlangſamung — minutenlang. Krachend zuckt es am Schiff vorbei ins Meer. Der Blitz ſcheint nur Meter entfernt hinabgeſtoßen zu ſein. Die Nadel ruckt an

und beißt ſich feſt. Die elektriſche Hochſpannung hat ihr einen Halt geboten. Struthmann legt das Steuer nach Backbord. Die Nadel ſteht feſt und folgt ſtarr jeder Bewegung des Schiffes. Auf irgendeinen Eiſenteil der Gondel bleibt ſie eingerichtet. Sie hat die unſichtbare Verbindung zum Pol verloren. Der Kompaß iſt entwertet.

Seinem Herrn bleibt keine Zeit zu Meldung und Auswechſlung. Das Gewitter entlädt ſich in einer ununterbrochenen Blitzfolge. Taghelles Licht blendet von allen Seiten. Zickzackſtrahlen laufen über die erregte Netzhaut. Sie malen ſich am Himmel wie weitverzweigte Äſte brennender Rieſenbäume. Bis zum Horizont ſpringen ſchneeweiße Flächenblitze.

Dem tatenloſen Seitenſteuerer beizt ſich mit einem wilden Schmerzgefühl die Erkenntnis der unabwendbaren Lebensgefahr ins Herz. Er klammert ſich an ſein Werkzeug, als könnte es ihn vor dem Furchtbaren bewahren. Er will ſich dem nächſten Schlag nicht beugen, der das Flugſchiff ſelbſt treffen muß, um es in einer zerreißenden Exploſion zu zerknallen und auf das Meer hinabzuſtäuben. Leben will er, nur leben — — in ſchwerem Ringen noch einmal ganz von vorne anfangend, in allen Entbehrungen, in irgendeinem Beruf tief unten auf der Erde, nur leben — arbeitend, etwas Neues aufbauend, oder auch tatenlos, verachtet und verflucht, wenn's ſein muß. Nur leben! Seine Jugend ſchreit auf gegen den Tod. Da reißt ein gewaltiger Stoß das Schiff hoch, daß alle Fugen krachen und die Gehäuſe zerklirren, daß der Höhenſteuerer von dem zurückſchnellenden Rad zu Boden geſchlagen wird und bewußtlos liegen bleibt. Wirbelnde Waſſerflocken ſprühen durcheinander. Keine zwei Meter weit reicht die Sicht. Die gewaltige Trombe ſchleudert den Kreuzer

wie eine Feder in ſich hoch, in Sekunden, die Motore tauſendmal überbrüllend. Struthmanns verzweifelnde Blicke ſuchen einen Halt. Sie finden die ſtahlharten Augen des Kommandanten, der feſt an ſeinem Platz ſteht, Geiſt und Hand bereit, jede aufkeimende Chance zu nutzen. Da fällt mit einemmal von ihm aller Kleinmut ab. Er greift über den Bewußtloſen hinweg ins Höhenſteuer, das jetzt das Wichtigſte iſt, und preßt es in die Wagerechte. Die Augen nicken ihm zu, ganz kurz und gütig. Da weiß er, wie herrlich es iſt, auch im Tode ein aufrechter Mann zu ſein. Die Bilder ſeines ganzen Lebens raſen ihm durch die geweiteten Sinne. Er lacht einmal laut heraus. Was waren's doch alles für eitle Dinge, die Ehrſucht, das Verlangen nach Beförderung und nichtiger Bewunderung. — Der Sturmkeſſel um ihn flammt plötzlich auf in einer ſchwefelgelben Hölle. Seine Hand zuckt zurück. Auf der Eiſenreeling tanzt ein Kranz züngelnder Elmsfeuer. Die Lufttrombe ſinkt in ſich zuſammen. Das Schiff ſtürzt ihr nach. Mit einem Blick umfängt er die ringsum aufleuchtende Weite, die das Meer erglänzen und die Sternenheere für Sekunden durch die Wolken ſcheinen läßt. Eine große Feierlichkeit durchflutet ſein Gefühl. Tief in die Seele prägt ſich ihm das Erkennen der Weltgröße, die uns leben läßt, die uns in ſich aufſaugt in einer gewaltigen Stunde. Er beugt das Haupt, den letzten Schlag zu empfangen. Es wird ein Auflöſen ſein in tauſend Teilchen, ein Aufgehen in der Urgewalt und — er hebt froh die Augen — ein Weiterleben darin in neuen unbekannten Formen. Er weiß ſich plötzlich eins mit dem, das ihn umtobt. Seine Arme breitet er furchtlos dem All entgegen. Es war die Reifeſtunde zum Mann. Hart griff er erneut ins Steuer.

Die Sturmböen waren mit der zuſammengeſchrumpf-

ten Trombe tief über die Oberfläche dahingeflohen. Sie rissen mit sich die Gewalt des Unwetters, das wunderschnell abfloß. Tief in der Brust atmete die Mannschaft auf, und der Kommandant drückte dem ersten Offizier die Hand. Doch lag noch eine bange Sorge auf ihm. Die Orientierung war verloren gegangen.

Struthmann und der Obermaat, dem der Sturz auf dem Eisenboden eine blutige Stirnwunde geschlagen hatte, deren er nicht achten wollte, mühten sich um den Kompaß. Es mußte eine schwierige Auswechslung vorgenommen werden. Der Kommandant suchte vergeblich, einen Blick in die Sternbilder zu erhaschen, doch wehrten dichte Wolken jede Orientierung. So sollten denn die Motore nur halbe Fahrt machen, bis der Kompaßschaden beseitigt wäre. Der Navigationsoffizier trat wieder in die Gondel und meldete, daß alle Teile des Schiffs dem Sturm Trotz geboten hätten. Auch die Funkeneinrichtung. Da befahl der Führer den Ruf an die deutsche Flotte: „Orientierung verloren." Dann ging der Riese tiefer herab, näher übers Meer.

Der Sang der rauschenden Wogen klang nur gedämpft in die welteinsame Funkenbude. Dort horchte der Signalgast auf das feine Knistern und Knastern der Antenne, das seinem Ohr herrlicher dünkte, als das nahe Knallen während des Gewitters. Mehrmals kam der ungeduldige Oberleutnant in die Hörkabine. Endlich konnte er den Spruch ablauschen: „Scheinwerferstellung gibt euch Nordnordwestkurs."

Da gab es ein gespanntes Suchen über See. Wenn plötzlich ein Wetterleuchten aufblitzte, zuckten die Offiziere zusammen. Doch waren's nicht die ersehnten Strahlen. Plötzlich zeichnete sich an der Wolkendecke ein heller Punkt, dann eine Anzahl milchiger Flecke und kurz

darauf ein gewaltiger Keil. Das Schiff mußte eine halbe Schwenkung machen, um in die Richtung dieser Riesenkompaßnadel zu kommen. Es war nur wenige Grade aus dem Kurs geschlagen. „Lassen Sie bitte drahten: Signal verstanden!“ Bald darauf verlosch der Wegweiser am Himmel, dessen Spender noch viele Seemeilen hinter dem Luftkreuzer im Anmarsch auf Englands Küste lagen. Nun weiß der Kommandant seinen Weg. Und er lenkt das Schiff durch wehende Nachtschwaden. —

Der Wind frischt auf und dreht langsam nach Nordosten. Er schiebt das Luftschiff stärker und treibt es zugleich westlich ab. Seine Geschwindigkeit wächst. Die Luft wird trockener, einzelne Sterne blinken. Der Kommandant weist mit der Hand voraus. Dort liegt tief unter dem Kurs eine Dunstbank, Englands Nebelküste im Wetterleuchten.

Jetzt beginnt die schwerste Aufklärungsarbeit. Wo liegen des Feindes Wachtschiffe, kann das eigene Geschwader den Angriff wagen oder sind größere feindliche Flottillen auf Posten? Halbstündlich wechselt das Schiff seine Fahrtrichtung, und die Offiziere spähen jedem dunkeln Schatten auf See nach. Frei und ungeschützt wogt die weite grauschwarze Fläche vor der Küste des „meerbeherrschenden“ Albion. Bisweilen strahlt die Mondsichel durch die Wolkenfetzen und wirft einen hellen Lichtschein weithin über das Meer. Immer wilder wird die wilde Jagd des Himmels, grotesker die Formen und zerrissener. Damit verstärken sich die Lichter. Das Höhensteuer muß die stramme Fahrt aufwärts pressen, damit nicht Wachtschiffe aufmerksam werden. Nahe schon wogt Englands Küste. Intensiver spähen die Augen der Offiziere hinab. „Da, Herr Kapitänleutnant!“ Zwei schwarze Ballen schwankten

auf den Wellen. Sind's Patrouillenboote eines ſtarken Geſchwaders oder nur vereinzelte Wächter? Genau beſtimmt der Kommandant den Kurs. Mehrmals wechſelt er. Nichts weiter iſt zu entdecken.

„Der Telegraphiſt ſoll kommen!"

*

Auf hoher See rang das deutſche Geſchwader um ſeinen Flutweg. Nachdem die Scheinwerfer ihre Strahlen eingezogen hatten, pirſchte es wieder tief abgeblendet gegen die Feindesinſel, vorbei an ſchweren Treibminen und ſorgſam geführt durch die Minenfelder, die den Späheraugen der fleißigen Luftaufklärer in den letzten Tagen nicht entgangen waren. Von der Kommandobrücke bis zu den Keſſelräumen ſtand alles auf den Gefechtsſtationen. Der Artillerieoffizier exerzierte an den Geſchützen, die Löſchtrupps, die Leckſicherungsmatroſen übten alle nur denkbaren Maßnahmen wohl zum tauſendſtenmal ſeit Kriegsausbruch durch, und der Oberſtabsarzt ließ „markierte" Verwundete von den Batterien ins Lazarett tragen. Durch die donnernde ölſchwitzende Maſchinenhalle nahm auf ſchmaler Eiſenſtiege der Chefingenieur ſeinen Weg. Immer aufs neue führte ihn der Rundgang vorbei an den machtvoll ausſchlagenden, gewaltigen Stahlarmen, die unzählige Pferdekräfte in Sekunden durch den Eiſenleib ſchleuderten. Lächerlich faſt erſchienen neben ihnen die haſtigen Leute. Und doch genügte der Griff nur einer Menſchenhand, um das Rieſenuhrwerk mit allen ſeinen meterhohen Schwungrädern und millimeterzarten Leitungsdrähten auf ein Befehlswort zu ſtoppen. Durch eine eiſerne Schottentüre ſtieg der Ingenieur hinab in den Schraubentunnel. Hier ſchien Halbdunkel gegen das blendende Silberlicht der Räume. Mit einer funken-

ſicheren Bergwerkslampe leuchtet der Maſchinengewaltige die beiden maſtbaumlangen Eiſenwellen ab, die ſich, in Öl ſchwimmend, mit unmeßbarer Geſchwindigkeit um ihre Achſen drehen. Fett glänzt auf ihnen der ölige Schimmer wieder. Ihre Spitzen bohren ſich wie Schrauben ohne Ende in die Rückwand des verjüngten Ganges. Dahinter aber, hinter der Kruppſchen Heckplatte, ſchlagen ſie die Schiffsſchrauben in wirbelnde Kreiſe, immer rundum, die großen kupfernen Flügel des Meeres. Dort arbeiten die Propeller des Kriegsſchiffes, ihnen dienen alle die vielen Menſchen- und Maſchinenarme. Der Ingenieur legt das Ohr an den Eiſenpanzer und lauſcht dem Herzſchlag ſeines Weſens. — Dann ſteigt er zurück in die Zentralſtelle, den Kommandanten anzurufen.

Seine Exzellenz der Admiral blickt von der Brücke in den Himmel. Noch rumort das Wetterleuchten am Horizont, auf dem die erſten Morgenlichter keimen. „Es muß eine bitterböſe Stunde für unſere Luftſchiffe geweſen ſein. Ich erinnere mich nicht, ſchon jemals ein ſolches Frühlingsgewitter erlebt zu haben. Ein Glück, daß unſer Scheinwerferſignal ſo ſchnell verſtanden wurde."

„Exzellenz, unſere Luftſchiffer ſind helle Köpfe," entgegnete der Chef des Stabes. „Nun kann Ihnen ja, Gott ſei Dank, die Orientierung nicht mehr verloren gehen. Das Gewitter ſcheint ſich über Englands Küſte auszutoben. Es ſoll uns ein guter Vorbote ſein. Außerdem werden die Herren Vettern weder die Luftſchiffe noch uns bei ſolchem Wetter erwarten."

Auf und ab nehmen die Offiziere ihren Weg auf der Brücke. Ohne Unterbrechung kommen und gehen Ordonnanzen. Sprüche der Flottillenſchiffe werden empfangen und erwidert, Befehle klirren hinab vom Kopf des Panzerkreuzers in alle Räume.

Plötzlich läuft die Meldung des Patrouillenluftschiffes ein: „Freie Fahrt bis . . . nur zwei kleine Einheiten.“ Ein Aufatmen geht durch den Kommandostand des Flaggschiffs. Exzellenz gibt den Befehl ans Geschwader: „Klar Schiff zum Gefecht anschlagen! Volldampf voraus!“ Oft langen die weißen Arme des Meeres über die Reeling, als wollten sie die Matrosen von den Geschützen fortreißen, aber klatschend fallen sie an Bord zusammen und über die Panzerplatten spülend, jagen sie zurück in das Element. Aus den letzten Nachtschwaden tropfen Leuchtsterne. Der Chef des Stabes deutet voraus: „Das ist das Geschwader über uns, Ew. Exzellenz. Befehl: ‚Alle Mann an die Geschütze!‘“ —

Noch kreuzte das Luftschiff einsam über der Küste. Die feindlichen Wachtschiffe träumten, bis der erste matte Frühschein aus den Wolken fiel. Da riß sie das Mahlen und Summen der Luftkreuzer auf. Drei sahen sie kommen und einer hatte schon ihre Bewachungszone überflogen. Sie wollten den ersten späten Abwehrschuß aus dem Rohr treiben, da peitschte die Salve der abgeblendeten deutschen Schlachtschiffe die Wasser ringsum auf. Bald saßen die ersten Treffer. Deutsche Granaten ringsum. Der Tag ging auf.

Die Vorpostenschiffe lagen nur kurze Zeit im Kampf. Volltreffer versenkten sie im deutschen Kurs. „King Stephan“ war nicht mehr, doch seine Besatzung zitterte im unteren Raum des Flaggschiffes um ihr Leben. Einst hatte sie die Rettung der in Seenot ringenden Helden vom „L 19“ verweigert. Nun zogen sie Matrosenarme aus den Fluten. Deutsche Sühne!

Als die Schiffsgeschütze die englische Hafenmole niederrissen, wandte der Aufklärungszeppelin vereint mit

seinen großen feldgrauen Kameraden den Kurs nordwestlich. Bald liegen die ersten Ziele im Feuer. Bombe auf Bombe findet ihren Weg. L 62 ist voraus. Ihm nach tasten die Scheinwerfer verzagt. Plötzlich umschließen sie den zweiten Luftkreuzer. Der zeichnet seine Flugbahn mit einer Flammenschnur auf dem Bild der Stadt. Ein Maschinenhaus zerspringt und Flammen ergießen sich über alle Werkstätten. Der Feuerhimmel überstrahlt das Morgenrot. Noch eine Anzahl Fabriken und Hafenfestungen schrecken aus dem Schlaf. Dann zieht das Geschwader wieder hinaus auf See in den Heimatkurs.

In der Dünung schmaucht ein Feuer, das die schweren Schiffsgeschütze auf dem englischen Kreuzer entzündet hatten. Nun brannte er zum Wrack aus. Sein Kamerad sucht, alle Mann an den Pumpen, die zerschossene Hafenmole zu erreichen. Der Seitensteuerer Struthmann blickt über die Reeling hinab. Ein Jubellaut ringt sich aus seinem jungen Herzen. — Der Pier brennt lichterloh, auch die Speicherinsel dahinter. Die Flottille hatte gute Arbeit vollbracht. Zwei feindliche Wasserflugzeuge wagen den hoffnungslosen Kampf gegen das Luftgeschwader. „Maschinengewehre klar!“ Bald rasseln die Geschosse durch ihre Flächen. Einer stürzt brennend ins Meer und in steilstem Gleitflug sucht der Andere zu wassern. Über dem Feind nimmt das deutsche Geschwader seinen Kurs gen Osten ins Morgenrot, wo schon fern die Panzerflotte schwimmt.

Über England aber war der schwarze Tag hereingebrochen.

Über den zwei Flanken

Durch die engen Gassen Brügges gingen der Führer eines Marineluftschiffs, Kapitänleutnant von Haino, und ein befreundeter Marineflieger. Dem erst spät in der Nacht von einer weiten Patrouillenfahrt über der Nordsee zurückgekehrten Luftschiffer tat die schweigende Ruhe der flamischen Märchenstadt wohl. Hatten seine Nerven doch stundenlang dem Dröhnen der schweren Motore und den tausend Verantwortlichkeiten seiner Führerschaft standgehalten. Nun lag der Luftkreuzer wohlbewahrt in seiner Halle, und die Mannschaft ruhte. Ihn allerdings hatte ein Befehl vom Kommando des Marinekorps unerwartet aus dem besten Morgenschlummer zum abendlichen Befehlsempfang befohlen. Doch einmal wach, war er einige Stunden früher mit seinem Auto in das alte Festungstor der Stadt eingefahren, stramm salutiert von den feldgrauen Marineposten. Nun führte ihn sein Freund von der leichteren Waffe, aus der er selbst auch hervorgegangen war, durch die stillen Herrlichkeiten ringsum. Es war ihm eine rechte Lust, einmal für eine kurze Spanne Zeit — aller Pflichten bar — ziellos zu promenieren und sich willig von einem lieben Menschen leiten zu lassen.

So wanderten die Freunde vorbei an dem prunkvollen Rathaus und der ehrwürdigen Blutkapelle, deren vergoldete Verzierungen und Eisengitter im Sonnenlicht glänzten, hinein in den stillen Garten der niedrigen Backsteinhäuschen, deren Inschriften und Zunftabzeichen von jahrhundertealter Kultur zeugten. Schmale Brükken wölbten sich über den Kanälen, auf denen die schwarzen, schmucklosen Boote still dahin glitten, ärmlicher wohl und leichter beladen, als zu den Zeiten, da reiche Handelsherren die von den Nachkommen als Sehenswürdigkeiten gezeigten Bauwerke aufführten, die heute viel zu groß für die Bedürfnisse der seit Jahren schon

ruhenden Stadt sind. Die verwitterten Steinstufen eines längst baufällig scheinenden Klosters tauchten in das Wasser hinab. Tief hängen die Weidenbäume über die Mauern, hinter denen winzig kleine Gärten eine wildwuchernde bunte Pracht entfalten. Ein barockes Dach mit herrlich geschwungenen Linien, grün überzogen, durchbricht die Reihe der altdeutschen spitzen Giebel. Ein Patrizierhaus. Hinter den roten Seidenvorhängen schimmern die Silhouetten der großen Vasen, und einmal malen sich die Schatten zweier Köpfe auf dem Tuch. Die enge Gasse mündet auf einen Platz, den alte Häuser mit sauberen Läden und großen Torbögen umsäumen. Aus einem rollen unaufhörlich Fässer über den Steig. Das Zunftzeichen zeigt an, daß hier eine Brauerei arbeitet. Doch ist weder Lärm noch geschäftiges Treiben. Die Stadt lebt noch stiller als im Frieden, da der Schwarm der ungezählten Bädeckerreisenden fortfällt, die von der Kathedrale zum Memlingmuseum im Johannesspital weiter zur Liebfrauenkirche hasten. Kinder und Weiber einzig laufen über die Straßen. Wie überall in Flandern verharren die Männer in ihrem stumpfen Nichtstun. Nur wenige schwingen sich auf zu Handel und Arbeit. Die andern überlassen lieber den regsamen Frauen den Erwerb.

Ein hohes Tor weitet sich vor den Wandernden. Die heilige Stille des Beguinenhofes umfängt sie. Rings um den dunkelgrünen Rasenplatz reiht sich die unsagbar anheimelnde Kulisse der bescheidenen Giebelhäuschen, in denen alte, abgearbeitete Matronen das Altersbrot hochherziger Handelsherren essen. Es ist eine Stiftung aus Brügges Blütezeit, aus der die ganze Schönheit dieser heute fast abgestorbenen Stadt stammt. Glockentöne schlagen die Vesperstunde. Erst eine, dann ein ganzer Chor dumpfdröhnender Bässe. Eine alte Kirchenweise

singt vom Belfried, dessen Steinwand hoch über die Ziegeldächer und über die Türme der gotischen Kirche ragt. Kapitänleutnant von Haino faßt seinen Begleiter am Arm. Kommen Sie aus diesem Wunderkreis, sonst wird mir das Herz zu schwer, wenn ich daran denke, daß draußen Millionen von Menschen gegeneinander rasen. Kommen Sie."

Aus den geschnitzten Türen traten die Mütterlein in schwarzen Riesenkapuzen und Umhängen, die Vesperandacht in der Liebfrauenkirche zu halten. Die Offiziere aber eilten über den Marktplatz in das große Palais des früheren Gouverneurs von Flandern, dem Kommandositz des Führers des Marinekorps.

Über die vielen Treppen des großen Gebäudes hasteten die feldgrauen und blauen Matrosenordonnanzen. Eine große Anzahl Marineoffiziere, aber auch Generalstäbler, Führer und Adjutanten anderer Truppenteile sammelten sich zum Befehlsempfang. Es war ein A. O. K. im großen, denn das Marinekorps kämpft gegen zwei Seiten, die Land- und Dünenfront und vereinigt unter seinem Befehl Land- und Seekräfte, Feld- und Wasserflieger, Heeres- und Küstenartillerie.

Bei Ia., im Operationszimmer, dessen ehrwürdige Wandtäfelung und seidene Tapeten große Karten bedeckten, sammelten sich die Befehlsempfänger. Einige Unterseebootsführer begrüßten den Kommandanten des Luftkreuzers besonders herzlich. Hatten seine Erkundungsfahrten doch schon viele Minensperren und Fangnetze entdeckt, die ihren kostbaren Schiffen hätten gefährlich werden können. Auch die Flieger drängten sich heran, denn es herrschte eine besonders nahe Kameradschaft zwischen diesen modernsten Soldaten, die sich oft einander ergänzen, die oft gegenseitig Rettung und Sieg gebracht haben.

Der Chef des Stabes besprach sich noch einmal kurz mit einzelnen Herren. Dann trat der Admiral an die langen Kartentische und befahl die Meldungen. Die Generalstäbler und Ordonnanzoffiziere zählten der Reihe nach die Tagesereignisse auf. Sie lasen dabei von ihren Notizblocks und Karten. Se. Exzellenz und der Chef verglichen alles mit der gestrigen Lage. Oft gab es Fragen hin und her. Mehrere Offiziere der Marinelandfliegerabteilung mußten an die Gesamtkarte herantreten und die neuen Brückenschläge über den Kanal anzeigen. Ihre Photographien bestätigten die Meldungen. Sie gingen von Hand zu Hand. Der Admiral sprach ihnen wiederholt seine Anerkennung aus und befahl dann die Seeflieger zum Vortrag. Ihre Beobachtungen deckten sich mit der Meldung, die Kapitänleutnant von Haino nach seiner Nachtkreuzfahrt gefunkt hatte. Sie wurde den U-Bootführern im Umdruck mit Seekartenskizze ausgehändigt. Einige Male kreiste der Pastellstift des Stabschefs in weiten blauen und roten Bogen über die Karte. „Sehen Sie, meine Herren," begann Exzellenz, „hier liegt England wie ein Belagerungsheer, das uns Deutschen den Ausmarsch in den freien Ozean verwehren will. Zwei Ausfalltore stehen uns zum Vorstoß zur Verfügung. Wir sind das eine, die deutsche Bucht mit Helgoland als Kern bildet das andere. Freie Verbindung müssen wir beiden Eckbastionen miteinander halten, zumal jetzt, wo der Feind in der großen Offensive — wenn auch vergeblich, so doch heftig — anrennt. Mit unserem Marinekorps als Rücken- und Flankenschutz müssen Sie, meine Herren von Über- und Untersee, diese Linie ständig sichern und ihre Offenhaltung gegebenenfalls erzwingen!"

Exzellenz entließ die Befehlsempfänger, denen der Quartiermeister noch den schriftlichen Tagesbefehl aus-

händigte und bat Kapitänleutnant von Haino zu sich heran.

„Sie müssen nun doch heute nacht noch einmal eine große Erkundungsfahrt antreten. Es sind mehrfach Meldungen unserer Wachtschiffe eingegangen, daß feindliche Geschwader unterwegs seien. Sie wählen am besten diesen Kurs . . .“ Der hohe Offizier zeichnete mit Zirkel und Buntstift auf der Seekarte. Dazwischen zirpte plötzlich der Fernsprecher. Das große Hauptquartier stellte eine Anfrage, die der Chef des Stabes persönlich beantwortete. Seine Worte übersprangen in Sekunden viele hundert Kilometer, den weiten Weg der Schlachten von dem einen Eckpfeiler der deutschen Stellungen bis tief hinab, dorthin, wo der starke Lebensstrom durch Hirn und Herz der deutschen Heere pulste, wo der Kaiser und sein Stab mit eisernem Griffel die Schlachtpläne entwarfen.

„Also, ich erwarte dann morgen Ihre Funksprüche!“

„Zu Befehl, Ew. Exzellenz.“

Der Luftschiffkommandant schritt über die Freitreppe auf den Marktplatz. Vor ihm ratterten in tosendem Lärm die schweren Autos der Befehlsempfänger. Die Führer kurbelten an, während sich die Herren in die Mäntel hüllten. Ringsum dampfte es aus den Kühlern, durch die das kochheiße Wasser rann. Die Luft war dick und muffig geworden. Weiche Wassernebel wogten um die hohen Türme, deren graue verwitterte Mauern die letzten Tagesstrahlen in sich saugten. Wieder sangen die Glocken ein Stundenlied. Benzingerüche stiegen auf. Ein Laternenpaar nach dem andern warf seine Strahlen aufs Pflaster des Platzes, der bald wieder einsam und still dalag, wie die ganze Stadt. Als einer der letzten gab der Marineoffizier den Befehl zur Abfahrt. Vorher hatte er noch telephonisch die Fahrt-

bereitſchaft ſeines Luftſchiffes befohlen. Als er den Platz umfuhr, fiel ſein Blick auf die gelbſchimmernden Vorhänge, hinter denen das Kommando des Marinekorps mit farbigen Stiften am Bilde des großen Kampfgemäldes malte. Nach ſchneller Fahrt durch die Hauptſtraße, die einzige belebte, auf deren Steigen ſich Militär und Zivil friedlich aneinander vorbei drängten, führte ihn ſein Auto hinaus durch das dunkle Feſtungstor auf die breite Landſtraße, die dem Motor volle Kraftentfaltung geſtattete. Der polterte und riß, aber der Führer droſſelte fortwährend das Gas, denn milchweiße Nebelſchwaden, die von den feuchten Wieſen zu den Seiten aufſtiegen, zwangen ihn, vorſichtig zu fahren. Er paßte ſcharf auf ein kleines rotes Licht auf, das ihm ſchimmernd den Weg wies. Es ſchien die Schlußlaterne eines andern Stabsautos. Der beſte Wegführer bei Nebelfahrten. Eine kleine Anhöhe herauf, die ſich wie ein ſchwarzes Gebirge vor dem Wege auftürmte, arbeitete ſich die Maſchine im dritten Gang. Der Nebel verſank tief zu beiden Seiten. Die Scheinwerfer krallten ihre Strahlen in den Vorderwagen, der jetzt wie gejagt die Straße dahinfegte. Haino ſpähte, ſeinen Inſaſſen zu erkennen. Es war ein Zweiſitzer. Das Steuer führte eine völlig vermummte Geſtalt. Er mußte an eine Aſchbecherfigur denken, die vor Jahren, als der Autoſport aufblühte, viel gekauft wurde: der Automops. Dieſer Wagen mit ſeinem ſchnittigen Führer war eine bekannte Figur beim Befehlsempfang, Oberleutnant zur See von Skribo, einer der tüchtigſten Marineflieger. Plötzlich hing nur noch der flatternde Schal im Laternenlicht, eine Silberſchlange, — zuckend — dann flimmerte das rote Pünktchen weither aus dem Tal. Skribo fuhr wieder einmal Rekord. Dann ſchlang der Niederungsnebel die eigenen Lichter, und es hieß erneut, langſam

fahren. Nach einer halben Stunde bremste der Führer hinter der dunkeln Luftschiffhalle.

Der erste Offizier trat heran und meldete seinem Vorgesetzten das Schiff „fahrklar" und, daß er die Mannschaft zur Ruhe geschickt hätte. „Ich danke Ihnen. Lassen Sie zur Abfahrt, die ich für drei Uhr nachts festsetze, entsprechend wecken, doch kommen Sie selber, bitte, erst eine halbe Stunde vorher, damit Sie wenigstens noch die kurze Zeit Schlaf ausnützen können, ich werde selber um zwei Uhr zur Stelle sein zur Vorbereitung Ihrer Karten und jetzt auch sofort zur Ruhe übergehen. Es gibt wieder einen weiten Weg. — Gute Nacht."

Eine Stunde nach Mitternacht schon wurde Licht in dem kleinen der Halle angebauten Bureau des Kommandanten. Tief und traumlos hatte er geschlafen und fühlte sich jung und voll starker gesunder Nerven.

Er trat ins Freie und blickte nach den Wolken, Winden und Himmelslichtern. Das Wetter hatte sich gehalten. Die Nebel waren einem ungewissen Dunst gewichen, der die Lichtstrahlen der Sterne und des zunehmenden Mondes sanft auffaugte. Es schien gerade die rechte Witterung für eine Nachtfahrt.

Nun zeichnete er sich den Kurs in die Bordkarten ein und bereitete die Navigation in allen Einzelheiten vor. Er trug dann alles in die Gondel, deren Licht er einschaltete, und hantierte wohl eine Stunde bis all sein Kommandantenwerkzeug und das des ersten Offiziers sachgemäß verstaut war. Die Doppelposten, die immer rund herum patrouillierten, raunten einander im Vorbeigehen zu: „Du, der Alte schuftet schon wieder." Sie hatten einen höllischen Respekt vor ihrem Chef und seinem Fleiß. Das Schiff aber lag stumm wie ein gewaltiger Fisch. Die Halle wölbte sich über ihm wie

ein Meer, riesengroß, düster, totenstill. Nur einer schaffte rastlos.

Zur festgesetzten Stunde eilten der Ingenieur, die Maschinisten und die übrigen Besatzungsmannschaften auf ihre Posten. Eingehend besprach der Kommandant mit der immer wachen Feldwetterstation die voraussichtlichen Luftströmungen des Tages. Er hielt den Fernsprecher wohl eine Viertelstunde am Ohr. Man rechnete auf Schlechtwetterwind aus Westen, für seine Aufgabe allerdings das günstigste. Würde der doch sein Schiff, wenn es sich ihm und dem Feind mit starken Motoren entgegengekämpft hatte, schnell und gefällig wieder zurück tragen zur deutschen Küste. Noch wehte die Luft aus Nordnordwest.

Ein kurzer Befehl hieß die Halle in diese Richtung zu drehen. Die Elektromotore im Maschinenhaus fachten auf und zauberten alle ihre Kräfte in die starken Zahnräder, die emsig knabbernd das Riesengebäude der Halle um eine unsichtbare Achse drehten, bis ein neues Kommando den Strom ausschalten ließ.

Das Ausbringen des Schiffes geschah kurz vor drei Uhr nachts, und pünktlich mit dem Glockenschlage stieg es auf, schwebte gegen den Nachthimmel und wendete auf den Kurs zur Front.

Diese verriet sich schon auf viele Kilometer Entfernung, so daß der Rudergänger überhaupt kaum nach dem Kompaß zu steuern brauchte. Wie eine Perlenkette erstrahlte sie von Nord nach Süd inmitten der Dunkelheit mit ihren unzähligen Leuchtbällen, die tief unten einer nach dem andern und oft Hunderte zugleich aufstiegen. Immer stärker blendeten sie die Augen der Luftschiffer, je näher diese der Kampflinie schwebten. Denen unten erhellten sie die Nacht taghell, von oben aber konnte kein Blick hinabdringen zum Boden der

Schützengräben und Unterstände, deren Zacken und Furchenlinien nur sekundenweise auftauchten, wenn viele der schwebenden Lichter zugleich verloschen. Einzelne Funken sprangen hier und da auf, Mündungsfeuer der Geschütze hüben wie drüben. Doch drang ihr Schlagen nicht herauf bis in die Zone der donnernden Motore. Die Offiziere beugten sich über den Rand der Gondel und suchten die eigenen Artilleriestellungen zu erkennen, die durch den Ringfernsprecher von dem Kommen des Luftkreuzers erfahren hatten und die Rohre gesenkt ließen, ohne daß es Leuchtsterne von Bord zu melden brauchten, daß deutsche Luftkameraden über ihnen gegen den Nachtwind rangen. In die feindlichen Stellungen aber kam Leben, als die Motore darüber hinweg brausten. Tausend Lichtbündel zugleich hasteten empor und rot aufflammende Feuerbrände warfen sich ihnen entgegen. Mit einer Munitionsverschwendung ohnegleichen suchten sie dem geheimnisvollen Feind den Weg zu verlegen. Die Abwehrbatterien schossen, ohne daß ihre Scheinwerfer auch nur eines der langen Haltetaue fanden, die vom Rumpf des Luftkreuzers lang und steif im Wind herabhingen. Der Batterieoffizier hätte gar zu gerne eine Granate gelöst, um die Hölle drunten ein wenig abzukühlen, doch war die Füllung zu schade, um ins Ungewisse geschleudert zu werden. Auch besorgten die deutschen Kanoniere die Beruhigungsarbeit und rächten sich damit für die so jäh gestörte Nachtruhe. Erst als das Luftschiff die Front und ihre hinteren Stellungen überflogen hatte, fanden die gallischen Temperamente wieder Ruhe. Doch die englischen Artilleristen mußten manches „Goddam" über sich ergehen lassen, weil sie die deutsche Luftpest hatten passieren lassen. Denn die Ohren der Briten konnten den Klang der Luftschiffmotore von denen der Flugzeuge wohl unterschei-

den. Sie hatten zuviele unvergeßliche Unterrichtsstunden über ihrem Inselland genossen. Und ob nicht doch mancher englische Soldat im Schützengraben den großen Gentlemen aus der City daheim, im Herzinnern den neuen nächtlichen Besuch des Zeppelin gönnte?

Über dem feindlichen Etappengebiet und über dem Hinterland ließ die Beschießung des Luftschiffs nach. Ehe die Leute aus dem Schlaf aufgesprungen waren, rauschte es schon fern von ihnen dahin. Es machte gute Fahrt. Der erste Offizier lauschte den Worten seines Führers, der ihn nach diesem und jenem markanten Punkte orientierte. Er kannte Westflandern und Nordfrankreich genau aus seiner Fliegerzeit her, wo er als „Nachtfranz" — so nennt die Fliegersprache einen tüchtigen nächtlichen Beobachter — oft geflogen hatte und fand sich auch im Dunkeln ohne Kompaß und Karte zurecht.

„Sehen Sie vor uns, ich schätze etwa vier Kilometer, den hellen Fleck? Das ist der große Steinbruch, den Sie auch auf unserer Karte finden. Und dann halb rechts dahinter die Wasserfläche, aus der das helle Band des Baches sich nach Nordost verliert. Ich kenne mich hier aus wie ein alter Wandersmann. Allerdings müßten wir uns allein auf den Kompaß verlassen, wenn der Himmel verhangen wäre. Aber sehen Sie nur, wie starkes Licht Mond und Sterne uns spenden."

Wie ein Zauberland dünkt es den Augen. Straßen, Eisenbahnlinien, größere Sandflächen, Teiche und Bäche scheinen eigene Leuchtkraft zu haben. So hell strahlen sie das aus dem Firmament gesaugte Licht wieder aus, ihre eigenen Konturen dadurch scharf in den dunkeln Hintergrund gravierend. Und umgekehrt verraten sich auf diesem dunkeln Hintergrund die verfinsterten Ortschaften und größeren Fabrikanlagen wieder durch ihre

besonderen schwarzen Schattierungen. So konnte der Kommandant seinem ersten Offizier mit völliger Sicherheit erklären: „Hier unten liegt das große Dorf X. und dort voraus sehen Sie die Stadt N.N. . . .“

Nach den Seiten allerdings ist die Sicht nur begrenzt, sie reicht je nach der Fahrthöhe zwei bis drei Kilometer. Die Feuchtigkeit über dem Küstenland hält alles in ein unbeschreiblich zartes Dämmerlicht, und die Ferne liegt verklärt in blauen Schleiern. Diese dehnen sich immer weiter und türmen sich hoch auf. Plötzlich leuchten aus ihnen silberne Lichter heraus, dann glitzert eine große Fläche und dem Schiff entgegen stürmt in schneeweißen Schimmelschwadronen die Brandung der Nordsee. Nebelschleier lagern sich über die Küste, die — ein schwarzweißer Grenzstrich — lange heckwärts sichtbar bleibt.

Hoch über der offenen See nimmt das Schiff seinen Kurs, der sich in einem weiten Bogen nach Nordnordost wendet. Um möglichst weit westlich ausholen zu können, hatte der Kommandant den nicht gefahrlosen Umweg über die Front und Frankreichs nördlichste Provinz genommen, anstatt gleich über See zu gehen. So aber war er sicher, die Routen der Transportdampfer zu kreuzen. Doch zeigte sich keinerlei beachtenswerter Schiffverkehr zwischen Dover und Calais. Dem Oberleutnant die Führung überlassend, stieg er hinüber in den Motorenraum. Scharf schloß ein Luftstoß die Zinkblechtür hinter ihm. Der Lärm der Kraftspender erschütterte die Trommelfelle. Ein Hämmern, Schlagen und Pochen ohnegleichen. Die Kolben stoßen roh in den fettglänzenden Zylindern, auf und nieder, hin und zurück, ohne aufzuhören. Es war, als riefen tausend Stimmen fortwährend Kraft... Kraft... Kraft... Nicht eine Sekunde stand irgendein Teil in dem Maschinengehäuse still. Nur die Männer, die durch die langen

Schnäbel der Kannen das Öl in die Lager gießen, die von Zeit zu Zeit mit den Faserlappen das ausgeschwitzte Fett fortwischen, sie sind voll Ruhe und Gleichmut, als ständen sie an ihrem Werktisch daheim und schwebten nicht viele tausend Meter über dem Weltmeer.

„Nun Jahnz, Sie hatten doch von gestern abend an Heimaturlaub?"

„Zu Befehl, Herr Kapitänleutnant."

„Na, und . . .?"

„Verzeihen, Herr Kapitänleutnant, aber ich hatte den Herrn Oberleutnant, als er mir bei meiner Abmeldung sagte, wir würden die Nacht noch fahren, gebeten, meinen Urlaub nach der Rückkehr erst antreten zu dürfen. Ich komme immer noch zu Frau und Kind, wenn's auch einen Tag später wird."

„Morgen aber geht's bestimmt auf Urlaub, verstanden?"

„Zu Befehl, Herr Kapitänleutnant."

Diesem wallte ein warmes Gefühl ums Herz. Alle Stunden und allerorten fühlte er, wie sehr die Schiffsbesatzung an ihm hing und wie freudig sie ihm in alle Gefahren folgte. Es war ihm im Grunde sehr lieb, den tüchtigen erprobten Maschinisten, für den sonst ein jüngerer Ersatzmann hätte einspringen müssen, in dieser Nacht auf Posten zu wissen. Denn gerade in der Luftschiffahrt arbeitet jeder Führer gerne mit alten erprobten Leuten. Jede überstandene Sturmfahrt verbindet sie aufs neue, bis Kommandant und Mannschaft ein aneinander festgekettetes Gefüge bilden, eine starke Familie von Helden.

Am Maschinensprachrohr fragte der Wachtoffizier nach dem Kapitän. Dann meldete er diesem, daß eine größere Anzahl von Schiffen in der Fahrtrichtung aufgetaucht

sei. Schnell eilte der Gerufene durch den Gang hinab zum Kommandostand.

Fern, nur dem Auge des Seemanns erkennbar, zogen sie in östlicher Richtung. Abgeblendet. Nicht der kleinste Lichtschein war sichtbar. Dennoch ließen sich die Schiffseinheiten genau erkennen und beim Näherkommen zählen, denn jede bildete einen dünnen, hellen Streifen mit dunkler Kante. Das waren die Steuerbordseiten, deren stahlgrauer Anstrich die Strahlen der Himmelskörper fing und zurückwarf, während die Decks völlig im Dunkel lagen. Diese zeichneten sich erst leuchtend ab, als die Augen der Luftbeobachter fast über ihnen schwebten.

„Es sind feindliche Kriegsschiffe und keine Transportdampfer. Die fahren nicht in so weit ausgeschwärmter Linie."

„Herr Kapitänleutnant, ich sehe noch eine zweite. Ganz hinten am Horizont folgt sie."

Das große Glas bestätigte diese Erkundungen.

„Wir wollen ein wenig aufdrehen und uns eine Weile zwischen den Geschwadern halten. Ich schätze, das hintere wird das Gros sein. Außerdem müssen wir mit halber Kraft fahren, um uns nicht zu verraten."

Ein Befehl schwächte das Brausen der Motore um die Hälfte ab. Das Luftschiff kreuzte seitlich hinter der ersten Linie und die Offiziere zählten die Fahrzeuge. Ihre Vermutung bestätigte sich, daß sich die schnell herankommenden Striche ihrer Gestalt und dem Aufmarsch nach als eine zweite Flotte entpuppten. Beide bewegten sich in gemäßigter Fahrt in östlicher Richtung, so daß kein Zweifel über ihr Ziel bleiben konnte.

Kapitänleutnant von Haino begab sich selber in die Funkenbude, um den ausführlichen Spruch an den Flottenchef aufzugeben. Es konnte zwar den Schiffsstationen

des Feindes auffallen, wenn plötzlich ein so starker Strom mit der deutschen Wellenlänge in ihren Antennen knisterte, der nicht allzuweit von ihnen aufgegeben sein konnte, aber die oberste Pflicht hieß, den Anmarsch zu melden, gleichgültig ob der Späher zwischen den feindlichen Flotten entdeckt wurde oder nicht. Jedenfalls hatten die U-Bootsleute recht beobachtet, die Geschwader marschierten. So notierte er dem Telegraphisten den Wortlaut der Depesche, deren kurze und lange Striche schon nach wenigen Sekunden von Freund und Feind im Aufnehmer gehört werden würden, auf dem ganzen weiten Meer und weit noch über die Lande, lesbar allerdings nur dem Kundigen, der ihren Schlüssel besaß. Dann lauschte er dem Knistern und Pochen, dem tastenden Handwerk, das der geheimnisvolle Mann in seiner dicht gegen alle Außenlaute abgeschlossenen Kabine trieb. Die elektrische Meldung blitzte in ihre fernen Ableiter, ehe noch ihr Schöpfer den Fuß in die Kommondantengondel gesetzt hatte.

Als er sich backbords aus dem Ausguck beugte, das nicht mehr ferne Gros noch ein letztes Mal zu mustern und zu überzählen, zog er plötzlich den Kopf zurück, als hätte er einen Schlag erhalten. Ein heller Lichtstreifen griff wie ein Gespensterarm ganz nahe vorbei und blieb dann fast eine halbe Minute an einem Wolkenfetzen haften, der langsam mit dem, der Vorausſage entsprechend, allmählich nach Westen umgesprungenen Wind heran trieb. Das ovale langgestreckte Wolkengebilde sah fast wie ein Zeppelin aus. Plötzlich zerfaserte es nach allen Seiten. Der Strahl schien sich enttäuscht in sich zusammenzuziehen, bis er wieder hoch aufschoß in den Himmel.

„Motore stoppen!“ — „Die Gesellschaft scheint uns doch bemerkt zu haben.“

Die Offiziere erwarteten jeden Augenblick das Aufflammen weiterer Scheinwerfer.

„Zwei Strich westliche Abtrift verrechnen!“

Der Feind schien sich nicht allzu sehr demaskieren zu wollen. Nur der eine Sucher beschrieb seine hellen Bogen und Zickzackwege am Himmel, manchesmal um Haaresbreite an der Reeling vorbei, daß die lautlos Fliegenden sich entdeckt wähnten. Es war wie das grausame Spiel eines Raubtieres mit seinem Opfer. Denn scharfe Zähne zum Beißen besaßen die schwerbestückten Eisenpanzer. Nur hatten sie sich schon allzu oft als ungeschickt im Zuschnappen erwiesen. Doch mit einem Schlage, fast zugleich flammten jetzt auf allen Schiffen die Strahlen auf und stachen nach allen Richtungen in den Himmel. Wie scharfgeführte Peitschenhiebe warfen sie sich hin und her, immer unruhiger und wilder, sie kreuzten sich mit denen des Gros, bildeten Winkel und Vielecke miteinander in einer gewaltigen Demonstration des künstlichen von Menschenhand erschaffenen Lichts gegen die Dunkelheit der Nacht. Im Augenblick waren die Flotten unter dem blendenden Glanz verdeckt, der sich einem Riesenspinnennetz aus gewaltigen Silberfäden gleichend über das Meer legte, von Horizont zu Horizont. Plötzlich faßte ein Strahlenbund zu und hielt den Luftkreuzer in seinem Kreis. Beizend stach die scharfe Helle den Rudergängern in die Augen, daß sie wie geblendet nach den Steuergriffen tasteten. Ein Rudel Lichter warf sich augenblicks gegen Bug, Heck und Flanken. Der ganze silbergraue Rumpf schwamm in einem leuchtenden Meer, hell wie an einem Sonnentage. Das Licht drang durch das dicke Glas der Fensterbänke, durch die Bespannung in den Gang, durch Ritzen und Nieten.

„Die wollen uns röntgen!“ Die lakonisch hingewor-

sene Bemerkung des Batterieleutnants, der sich beim Beginn der Scheinwerfersuche im Kommandostand eingefunden hatte, zwang alle zum Lachen, trotz der die Nerven anspannenden Lage.

„Motore volle Kraft voraus," herrschte der Führer in das Maschinensprachrohr. Doch noch bevor die schnelle Ausführung des Befehls geschah, brüllten die Steilfeuergeschütze der Britenflotte auf. Ihr Wettern mischte sich in das jäh einsetzende Toben der Motore. Die stille Nacht war in eine lärmende Hölle verwandelt. Das Luftschiff preschte in großer Fahrt auf östlich gewendetem Kurs dahin, den hartnäckigen Lichtverrätern zu entfliehen, die es nicht eine Sekunde lang ausließen, sondern festhielten, was sie einmal hatten, den Kanonieren Weg, Maße und Entfernung weisend. Roh zerrissen die Schrapnells die reinen Strahlen und wirbelten Feuer, Rauch und grünschillernde Gase durcheinander.

Der Kommandant sprang neben den Seitensteuerer und wies ihm den kürzesten Weg, der über das Zentrum der ersten Schiffslinie führte, herauszukommen aus der Zone des gegen sein Luftschiff tobenden Trommelfeuers. Jeder Augenblick konnte einen Treffer und ein furchtbares Hinabstürzen auf das Meer bringen. Für den Rudergänger, der ebenso geblendet war, wie die gesamte Gondelbesatzung, war es im Augenblick die Hauptaufgabe, das Schiff im völligen Gleichgewicht zu halten, was nach dem eigenen Gefühl und unter Beobachtung der Hilfsinstrumente geschehen mußte, da er weder Himmel noch Meer sehen konnte. Das vor ihm frei hängende träge Pendel gab die Lage des schwebenden Riesenkörpers an, auch halfen ihm die mit roter Flüssigkeit und einer darin balancierenden Luftblase gefüllten Hohlsegmente bei seiner für das Wohl und Wehe der Kameraden so wichtigen Arbeit.

Als der Luftkreuzer die vordere Gruppe der feindlichen Flotte unter sich hatte, zischte ein glühender Brandpfeil an ihm vorbei, die Scheinstrahlen für den Bruchteil einer Sekunde überleuchtend. Fast gleichzeitig meldete der Mann oben von der Bugplattform durchs Sprachrohr: „Feindlicher Wasserflieger überhöht uns in unserer Fahrtrichtung", und ohne ein Kommando abzuwarten, eröffnete er das Feuer aus seinem Maschinengewehr. Wieder zuckte ein „reißender Wolf" außenbords hin, und während der Luftkreuzer unter einer Abgabe von einer ganzen Reihe Wasserhosen, deren Ringe der Kommandant mit beiden Händen zugleich zog, kerzengerade in die Höhe stieg, streiften die vom Flieger geschleuderten Brandpfeile fast die Hülle. Doch bedurfte es nur kurzer Augenblicke, um den hinter den schützenden Lichtkegeln von seinem Mutterschiff aufgestiegenen feindlichen Seeflieger wiederum zu überhöhen. Nun war er im Nachteil, zumal die Freunde unten das Luftschiff aus dem Bereich ihrer Strahlen schlüpfen lassen mußten, wollten sie ihren Kameraden nicht selber durch die furchtbare Blendung zum Absturz bringen. Mit dieser für den Flieger ärgsten Gefahr, gegen die er keine rettenden Hilfsmittel wie der Luftschiffer besitzt, rechnete Kapitänleutnant von Haino, der früher selber einmal als Marinepilot im scharfen Licht jedes Gleichgewichtsgefühl, und damit für verhängnisvolle Sekunden, aus denen ihn nur ein steiler Gleitflug rettete, jede Herrschaft über den Apparat verloren hatte.

Während er den kühnen Duellgegner scharf im Auge behielt, befahl er: „Scheinwerfer klar" und richtete selbst den plötzlich hervorstechenden Blendstrahl gegen jenen, daß er plötzlich, von hellstem Licht umflossen, seine Sturmbahn rannte im jäh-einsetzenden Feuer aller Maschinengewehre des Luftkreuzers. Die von dem in

die Dunkelheit hereinbrechenden Licht erhoffte seelische Verwirrung schien den Britenführer auch wirklich zu erfassen. Sein Apparat neigt sich stark vornüber und wippt dann plötzlich wieder hoch. Noch hält er das Gleichgewicht. Doch besitzt er nicht die Energie, den Gleitflug anzusetzen. Er wendet in einer scharfen Linkskurve. Der Lichtstrahl folgt seiner Bewegung, und die Gestalt des Engländers erscheint von Silber bleich übergossen wie eine Gespenstersilhouette. Die Seitenschwankung, die eine ruhige Hand leicht hätte ausgleichen können, erscheint dem Überraschten ein völliges Herabgleiten nach der Seite, denn in nervöser Hast gibt er eine übertriebene Korrektur, die das schwankende Flugzeug auf die entgegengesetzte Flügelspitze wirft. Die Schiffsgeschütze schweigen, da die Luftkämpfer schon nah aneinander sind. Doch rasen die Gewehre des Luftkreuzers. Da schallt ein jubelndes Hurra von Bord, der Brite stürzt überkippend aus dem Lichtkegel in die Dunkelheit.

Der Kommandant stellt den Scheinwerfer ab. Da knallt ein harter metallischer Ton, und am Steuerbord am Propellerbock hängt ein Feuerball. Ein Stück Eisen durchschlägt die Reeling und klirrt auf den Boden der Gondel. Die rasende Fahrt trägt den Luftkreuzer schnell aus dem Bereich der Geschütze, ehe ein zweiter Treffer in gefährliche Nähe kommt. Der erste Offizier überreicht seinem Führer das dickwandige Sprengstück: „Das nennt man, mit 'nem blauen Auge davon kommen. Ein Meter mehr nach Backbord und . . .“

Die Leute in der Gondel sahen sich ernst an. Nun wäre es doch beinahe über sie gekommen. Doch vergeblich haschten die heißen Rohre ihnen nach in wütender Kanonade. Der immer stärker auffrischende Wind und die eigenen Antreiber entführten sie rasch der Gefahr. Das ganze Feuerwerk verlosch, die Flotten

blendeten wieder ab, und nur der dröhnende Flug blieb.

Der Maſchiniſt beugte ſich über den Tourenzähler des Steuerbordpropellers und betrachtete den Zeiger, der ſchwankte und dem kundigen Blick die Neigung verriet, zu fallen. Noch ſind die Abweichungen gering. Der Meiſter hebt die Verſchalung des Motors. Deſſen Kolben arbeiten fleißig und genau. Die Düſen ſpritzen Benzin, und aus den Magneten ſpringen keine Fehlzündungen. An dem kann's alſo nicht liegen. Wieder fällt ſein Blick auf den kleinen Pfeil, der weiter ſinkt. Da fragt auch ſchon der Kommandant an, was mit der Steuerbordſchraube los iſt. Der Rudergänger könnte nur mit größter Anſtrengung gegen die ſeitliche Abtrift anſteuern, die durch das ſchwache Arbeiten des einen Propellers nach Steuerbord hin erfolgte.

„Der Motor iſt in Ordnung. Es muß was am Propeller ſelbſt ſein."

„Alſo doch!" Kapitänleutnant von Haino befahl, die Motore auf halbe Kraft zu ſtellen und mit dem Scheinwerfer ſteuerbords abzuleuchten. Er beugt ſich mit ſeinem getreuen Aſſiſtenten weit vor, den Schaden zu erſpähen. Lange lag die Stelle im Licht, auf der das Schrapnell ſcheinbar zum Treffer geworden war. Nichts Außergewöhnliches war erkennbar.

„Feldwebel Jahnz ſoll kommen!" Der Befohlene erſchien öltriefend und erhitzt und meldete ein erneutes Sinken der Tourenzahl. Da zeigte ſich auch dem Auge wahrnehmbar das Nachlaſſen des Luftlöffels, der ſich nur noch wie ein müder Windmühlenflügel im ſanften Abendwind drehte. Dann blieb er völlig ſtehen. Plötzlich aber knickte der ganze Propellerbock zuſammen, als hätte eine unſichtbare Fauſt ihn zerbrochen. Die Leute in der Gondel ſprangen zurück, denn jede Sekunde konnte

das unglücklicherweise nach innen hängende schwere Gerüst, das vom Geschoß zerschlagen sein mußte, auf sie herabstürzen. In diesem Augenblick hing ihr Leben und des Luftkreuzers Geschick an einem Zufall, an einem Fädchen, so zart, daß es wohl reißen mußte. Aller Augen starrten hinauf und dann zurück, in des Führers Gesicht zu lesen. Der zeigte weder Erregung noch Ungewißheit. Scharf stieß er seine Worte hervor, kurz und klar wie alle seine sonstigen Befehle: „Leute, der Propellerbock muß an der Achse abgesägt werden. Sonst steht zu erwarten, daß er herabstürzt und uns mit der Gondel zertrümmert. Wer meldet sich freiwillig zu diesem Dienst?"

Ehe noch ein anderer sprechen konnte, richtete sich der Obermaschinist Jahnz stramm auf: „Herr Kapitänleutnant, ich bin völlig schwindelfrei und habe eine sichere Hand. Außerdem schlagen die Propellerangelegenheiten in mein Bereich!"

Einen Augenblick zögerte der Kommandant mit der Antwort. Es war ein Unternehmen auf Tod und Leben. Unwillkürlich sah er seinen getreuen Mitbezwinger der vielen schweren Taten bei Weib und Kind sitzen. Dann aber kam ihm blitzschnell die Überzeugung, daß dieser von allen den tüchtigen Kameraden sicher der Fähigste sei. Bestimmt erteilte er ihm drum den Befehl.

Jahnz stürzte zurück an den Werkzeugkasten im Motorenraum, denn jede Sekunde konnte die furchtbare Entscheidung bringen, die seinen Wagemut unnötig gemacht hätte. Mit Metallsäge und Feile eilte er in den Gang, durch dessen Auslug ein Erklimmen des Untergestells, das den zerknickten Propellerbock trug, einzig möglich war. Die zum Anseilen bestimmte Leine nahm er um die Schulter und an dem zu seiner Unterstützung beim Außenbordgehen bereitstehenden Seitensteuerer, an

deſſen Poſten der Oberleutnant getreten war, vorbei, ſchwang er ſich durch die Luke auf das Gerüſt. Gegen ſeinen ſehnigen Körper mußte ein furchtbarer Luftzug prallen, denn faſt wäre er von dem Träger herabgeſchleudert worden. In dieſem Augenblick fiel der erſte Dämmerſchein im Oſten auf das Meer. Die Motore liefen auf Viertelfahrt, um den Luftdruck abzuſchwächen, dem der Kletternde, der einſam tauſende und mehr Meter über der wogenden Fläche voltigierte, mit der ganzen Gewandtheit ſeines Leibes, mit ſtählernen Muskeln und Nerven, ſtandhalten mußte. Denen in der Gondel krampften ſich die Herzen zuſammen. Der Leutnant leitete den Scheinwerferſtrahl immer kurz vor dem Kopf des Steigenden auf dem Geſtänge hin, um ihm ſeinen Weg zu beleuchten, ihn aber nicht zu blenden. Der Führer mußte ſeinen Blick auf die Karte ſenken, denn wie immer lag in ſeiner Hand das Geſchick des Luftſchiffs und der Beſatzung, nachdem er das Los des treuen Mannes, der für ihn und alle die Kameraden in dieſem Augenblick den Todesweg beſchritten hatte, hoch in der Luft, in ſtrammer, wenn auch abgeſchwächter Fahrt, frei ſchwebend, unerreichbar jedem ſtützenden Arm, nicht mehr lenken konnte. Doch ſeine Waffe heimzuführen, war ſeine Pflicht, wenn nicht ein jäher Abſturz auch ſie zerſchlug. Es gab keine Möglichkeit, in dem ſtarken Wind mit der verminderten Kraft ſüdlich zu wenden, um zum Heimatshafen zurückzukehren. Im Rücken folgten die Flotten des Feindes. Doch konnte das Schiff mit dem Luftſtrom oſtwärts treiben. So entſchloß er ſich zur Notlandung auf Helgoland. Der Telegraphiſt funkte die Meldung voraus.

Dem Beobachtenden dehnte ſich die Zeit ewig, bis der Kühne zu der Bruchſtelle gelangt war, die der Lichtkreis ſcharf beleuchtete. Sie ſahen, wie er eine Schlinge

um die Achse legte, die er bis zum Ende der gebrochenen Stange schwang, deren Niederstürzen auf die Gondel nur noch eine Frage der Zeit sein konnte. Ein Dutzend brennender Augenpaare folgte dem Rückwärtsrutschen des Mannes, der das Ende des Seiles um die Brust geschlungen hatte. Riß das schwebende Gewicht jetzt ab, so konnten ihn auch seine starken Arme nicht auf dem Träger halten. Dann mußte er mit hinab in den stürzenden Tod. Endlich gelang es, das Tauende dem Seitensteuerer zu reichen, der es mit einem Bootshaken außenbord zur nächsten Luke stieß, von der aus es wieder weiterbugsiert wurde, bis tief hinab zum Batteriestand im Mittelgang. Hier packten kräftige Fäuste, die das etwa vorzeitig brechende Eisenwerk schnell zurückreißen sollten, zu, sodaß die Gefahr für die Kommandogondel beseitigt war.

Doch noch einmal mußte Jahnz den Weg zur Bruchstelle erzwingen — noch einmal bangten die Herzen der Freunde, bangten mehr wie seine eigene Seele, die ruhig und stark blieb, ohne Zagen. An der äußersten Stelle klemmte er die Beine und den freien Arm um den schwankenden Bock, der zitterte und vibrierte und wippte wie ein Rohr im Sturm. Fest wie eine Eisenklammer saß er, ein unbezwinglicher Reiter über dem Abgrund. Dann setzte er mit der Rechten die Feile an. Kreischend schürfte sie die erste Rille in das harte Metall. Hin und her zog er das Instrument, das in dem tröstenden Lichtstrahl, dem einzigen Hilfsmittel, das ihm die Kameraden bieten konnten, blinkte. Er dachte an sie, an die jungen stolzen Leben, an seinen prächtigen Kommandanten, dessen Kraftwille so oft sein eigenes Geschick bewahrt hatte. Ruhig tauschte er die Feile gegen die Säge und ließ sie in der vorgearbeiteten Bahn ihr Schneidewerk vollbringen. Seine Glieder schmerzten in

der festgestemmten Krampfstellung. Er spürte die Ermüdung, die sich unmerklich in sein Blut schlich. Zeit und Stunde wußte er nicht. Als er den Kopf zur Seite wandte, um dem jagenden Luftstrom ausweichend einmal tief Atem zu schöpfen, sah er, daß es ringsum hell wurde. Da nahm er wahr, daß das glühende Morgenrot den Lichtkegel, der seiner Arbeit leuchtete, ausgelöscht hatte. Sollte diese eine ganze Stunde oder gar mehr gewährt haben? Noch fühlte seine Hand den Widerstand des Metalls. Plötzlich gellte ein Ruf. Er schnellte vornüber, der abgleitenden Säge nach. Mit lautem Knacks barst die Achse. Doch sein taumelnder Oberkörper hing fest an den muskelstarken Gliedern. Das schwere Propellergerüst stürzte schon auf die Gondel zu. Aus seiner todbringenden Bahn riß es aber das Seil, das die Fäuste, die das Ende im Batteriestand hielten, rasch anholten. Da sauste es mit seinem vollen Gewicht in die Tiefe. Lautlos für das Ohr der Fernen klatschte es aufs Wasser, daß weißer Gischt haushoch aufspritzte. Jahnz riß sich aus seiner Betäubung und rückte von dem Abgrund, an dessen äußerstem Rand er nun hockte, langsam zurück. Den Kameraden an der Luke sank er halb ohnmächtig in die Arme.

Der Kommandant trug den „Obermaschinisten Jahnz zur Eingabe für das eiserne Kreuz erster Klasse“ ins Bordbuch.

Mit feuerroter Pracht enttauchte die Sonne dem ewig flutenden Horizont. Sie warf ihr warmes und beständiges Licht in Sekunden weit übers Meer, die bösen Träume der Nacht bannend. Die Panzerkörbe deutscher Kriegsschiffe auf hohen Masten erstanden, die große stolze Hochseeflotte. Der Luftkreuzer senkte sich tief hinab und dreimalige „Hurras“ schallten von Bord zu Bord. Ein Torpedoboot wandte und hielt mit dem der deutschen

Insel Zufliegenden gleiche Geschwindigkeit. Als die schmale Felsenküste in der Ferne aus den Wogen stieg, meldete sich der tapfere Obermaschinist wieder zum Dienst an den Motoren. Lange preßte sein Vorgesetzter die kräftige Hand, die ihnen allen Rettung aus schwerer Not gebracht hatte. Dunkler rot als die Morgensonne schimmerten Helgolands Ufer. Eine Matrosenkompagnie marschierte aus dem Kreis der niedrigen Häuschen auf den freien Platz des Hochplateaus, auf dem die Notlandung vorgenommen werden sollte.

Trotz der verminderten Bewegungs- und Manöverierfähigkeit gelang das Manöver. Viele hundert Arme griffen zu und zogen langsam die langen Taue erdwärts, bis die Gondeln sanft aufsetzten.

Schwere Anker hielten das gefesselte Luftschiff in der Windrichtung. Der Festungskommandant stellte sich und seine gesamte Besatzung zum Hilfsdienst zur Verfügung. Doch bedurfte es hierzu nur einiger gewandter Schiffsmonteure, die bald mit Werkzeugen und den nötigen Ersatzteilen aus dem Depot zur Stelle waren. Den Einbau des neuen Propellers leitete der erste Offizier, während Kapitänleutnant von Haino dem Kommandanten folgte.

„Sie sind der Hochseeflotte begegnet, Herr Kamerad?"

„Jawohl, Ew. Exzellenz, es war uns allen ein erlösender Anblick nach der langen schweren Nachtfahrt."

„Sie muß gleich nach Empfang Ihrer ersten Funkenmeldung, die wir hier auch auffingen, in See gegangen sein. Na, hoffentlich weicht der Feind nicht aus! Die Flotte hat's kaum besser als wir. Warten — warten. Wissen Sie, früher war ich ein rasch vorwärtsstürmender Seeoffizier, hier im Kriege habe ich Geduld gelernt. Zwei Jahre schon putzen und richten wir Helgoländer unsere Geschütze. Der großsprecherische Feind würde bei

uns einen heißen Empfang finden. Hoffen wir, daß ihm bald ein zweites Skagerrak bereitet wird!“

Die Offiziere gingen durch das Inseldorf, dessen Bewohner bis auf die wenigen alten Kantinenmütterchen ihr Heim jenseits des Wattenmeeres an der deutschen Küste aufgeschlagen hatten. Statt sonnetrunkener Badegäste führten feldgraue Matrosen das Wort. Tagtäglich, wenn sie die Berichte von den gewaltigen Angriffen der Feindesheere in Ost, Süd und West lasen, blitzten die jungen Augen hinaus aufs Meer, und ihre Herzen wünschten auch für sich Kampf und Sieg. Die große Stunde sollte sie gewappnet finden. Wie an den deutschen Landfronten würde der Feind vergeblich anstürmen und mit all seiner Geschützpracht zerschellen an Helgolands feuerspeihender Felsenküste. Der Kapitänleutnant von Haino hörte die Worte des Chefs des Marinekorps wieder, und seine Gedanken gingen in die Weite. Diese Meerfestung war der östliche Eckpfeiler der deutschen Abwehrstellung, das Ausfallstor der rechten Flanke eines Volkes, daß sich Bahn schaffen mußte gegen einen Feind, der ihm die Straßen des Weltmeeres aus Krämerneid sperrte, der in diesem Kriege zum Verräter an der germanischen Rasse geworden war, der die Überzahl der romanischen und slawischen Völker mit Lockungen und Drohbildern aufpeitschte, der die Schande von Rom und Bukarest in die Weltgeschichte jubelte. Zwei silberne Leuchter, die Gustav Adolf einst stiftete, stehen auf dem Altar der kleinen Inselkirche. Sollte endlich der Tag der Germanen kommen, an dem des großen Königs Nachfahren mit dem Schwert an die Seite des deutschen Bruders treten würden?

Die Offiziere traten in das Geschäftszimmer ein.

*

Als das Luftschiff am frühen Nachmittag mit der neueingebauten Achse und Luftschraube aufstieg, war noch keine Kunde von einem Treffen der beiden Hochseeflotten eingelaufen. Also schien der Feind wieder altem Brauch gemäß vor den deutschen Kräften ausgewichen zu sein. Offiziere und Mannschaften winkten von den Gondeln herab und wünschten den Zurückbleibenden, daß sie bald einmal „die Rohre frei" und die lang aufgestapelten Granaten zum Schuß bekommen sollten.

Die Steigenden fuhren über dem Inselland, das wie eine richtige Landfestung von Drahtverhauen und Wolfsgruben, die die Ufer überspannten, umgürtet war, eine weite Ehrenkurve und nahmen dann den Kurs zurück. Die Sonne blendete aufs Meer, saugte Luftlöcher und schleuderte Böen. Die Besatzung hatte vor der Abfahrt kurz geruht und stand vollzählig auf Posten. Auch Obermaschinist Jahnz versorgte seine lauten Pfleglinge wie alle Tage. Die von Herzen kommenden Dankesbezeugungen, die ihm alle, vom Kommandanten bis zum jüngsten Unteroffizier, für seine kühne Rettungstat ausgesprochen hatten, taten ihm wohl. Er freute sich nun doppelt auf seinen Heimaturlaub, den ihm sein Kommandant um sechs Tage verlängert hatte.

Der suchte mit seinem scharfen Glas den Horizont ab, während der Batterieleutnant die Meeresfläche unter dem Luftkreuzer beobachtete. Als in der Höhe von Vlissingen weit außerhalb der Dreimeilengrenze, der Grenze der niederländischen Seeoberhoheit, Masten auftauchten, wandte sich die Fahrt diesen entgegen. Die Schiffe, die bald als holländische Kauffahrer angesprochen wurden, hatten die Richtung auf das Festland, kamen also für eine nähere Untersuchung, wie sie der Kapitänleutnant mehrfach bei Überseefahrern vorgenom-

men hatte, nicht in Frage. Fett glänzten die mit Ölfarbe auf Deck gemalten neutralen Abzeichen. Doch hätten ihm diese allein nicht genügt, da er zweimal schon englische Schiffe unter falschen Flaggen angetroffen hatte, deren Besatzungen höchst erstaunt gewesen sein mögen, als ihnen aus der Luft der Befehl wurde, nach fünf Minuten die Schiffe zu verlassen, die dann einige Brandbombentreffer in brennende Flammen hüllten. Diesmal aber erkannte das geübte Auge sofort, daß die Fahrzeuge wirklich von niederländischem Bautyp waren.

Als schon die Küste Flanderns in Sicht kam, machte plötzlich der junge Offizier seinen Vorgesetzten auf einen Schatten aufmerksam, der sich wie ein großer Fisch dicht unter der Oberfläche bewegte. Er hielt fast den Kurs des Luftschiffes. Beim Näherkommen zeigte sich deutlich ein dünner Ölstreifen, der ihm wie das Kielwasser der Dampfer nachzog.

„Ob es ein feindliches U-Boot ist, kann ich Ihnen noch nicht sagen. Doch wird sich das bald zeigen. Wir werden ihm genau folgen."

Die Mannschaft interessierte die Jagd natürlich auch aufs äußerste. Der Kapitän befahl alles auf die Gefechtsstationen, um einen auftauchenden Feind sofort unter Feuer nehmen zu können. Doch wurde aller Geduld auf eine harte Probe gestellt, da der dunkle Fisch durchaus nichts Greifbares über der Oberfläche zeigte. Die Fahrtgeschwindigkeit paßte sich der seinigen an, und die Rudergänger hielten die Spitze immer im gleichen Abstand vom Heck des Geheimnisvollen. Als er plötzlich stoppte, klingelte der Maschinentelegraph: „Kontra". Die Offiziere beugten sich gespannt vor.

Langsam stieg das Stielauge über die glatte See. Wenn dieses vorsichtige Augen in eigenen Gewässern

auch recht verdächtig war, so ließ die Bauart des Sehrohrs allein noch nicht die Nationalität erkennen. Dennoch befahl der Führer, über die langsam streichenden Wolken zu steigen, um die wirksamste Wurfhöhe zu erreichen. Bedächtig tauchte der Kommandoturm des Bootes aus den abfließenden Wassern und dann der mittlere Teil des Rumpfes, an dessen Form sich sofort der Feind verriet.

Ehe noch ein Kopf aus dem halbgeöffneten Turmlug hervorkommen konnte, durchschlug der vom Leutnant durch das Pendelfernrohr visierte erste Treffer die Rückenwandung, daß Feuer, Wasser und gebauschte Luftblasen durcheinander quirlten.

Als die Wellenringe sich glätteten, waren Schiff und Schatten versunken. Der Tod hielt reiche Ernte in der Nordsee.

In günstige Windströmung steigend, befahl Kapitänleutnant von Haino Kurs auf die Küste.

*

In den Wolken schwebt der deutsche Marinekampfflieger von Skribo. Unter ihm ziehen sie dahin, weite, weiße Felder, um ihn und über ihn. Hoch hinauf peitscht er das Flugzeug, rastlos höher, um über allen Wolkenwänden freien Weg zu haben. Noch quirlt und siedet ringsum der klitschendnasse, weiße Gischt. Für Sekunden wird es ganz hell. Ein zackiger Riß gibt einen weiten Blick nach unten frei. Wieder verhüllt sich die Aussicht. Das Höhensteuer stemmt sich gegen den gewaltigen Luftdruck. Die oberste Wolkendecke spaltet sich auseinander. Der einsame Mensch taucht in die klare Luft empor. 4000 Meter über Brüdern und Feinden zieht er seine Bahn, 4000 Meter über Millionen von Menschen, ein einziger über aller Welt.

Weit zurück lehnt sich der Oberleutnant im Ledersessel und genießt die unendliche Ferne und Weite seiner Einsamkeit. Befreit fühlt er sich und groß. Tausend Lasten hat er von sich geworfen, alle seine kleinen Sorgen sind tief unter ihm zurückgeblieben. Dort unten — irgendwo. Sein Blick sucht einen Weg, hinabzuspähen auf Land und Meer. Die Wolkenschichten sind unstet und oft zerrissen. Durch weite Breschen schießen die Sonnenstrahlen in silbernen Bündeln herab und werfen ihr scharfes Scheinwerferlicht auf die Welt der Schlachten. Der Späher kennt die dunkeln Linien, die von Nord nach Süd laufen, die oft eingebeult erscheinen, oft kühn vorstoßen und manchmal sich ineinander schlingen. Zu ihnen führen von allen Seiten gezackte Striche. Das ist die Straße der Schützengräben, ein Weg mitten durchs Herz Europas, an dem unzählige Heldengräber liegen. Der Oberleutnant hebt die Augen und seine Füße treten das Steuer in die Kurve. Vor ihm dehnt sich ewig fern das Meer. Dort wo Himmel und Wolkenmeer zusammenstoßen, bauen sich riesige Schneeberge und Hörnergrate auf. Eben noch hoch aufgeschossen und sonnenhell beleuchtet, wandeln sie sich zu finsteren Höhlen und Rachen mit tiefschwarzen Wülsten und Auswüchsen. Eine heftige Luftwelle, die gleich darauf das Steuer gegen seine Hand preßt, zerrt sie auseinander. Dürre stilisierte Frauen schreiten dem Wolkenflieger entgegen. Bald zerreißt sein roher Flug ihre feinmaschigen ätherischen Schleier. Er schaut sie mit allsehenden Augen, die immer westwärts spähen, dahin, woher die Straßen des Feindes emporsteigen. Tage, Wochen und Monate hat er hier seine Kreise gezogen, immer auf fleißiger Wacht, oft zustoßend auf den Gegner, der seinen Weg erzwingen wollte. Groß ist die Zahl derer, die er im gigantischen Zweikampf über-

wunden, die er herausgestürzt hat mitten aus einer gewehrknatternden Übermacht. Dem feindlichen Kundschafter den Einblick hinter die deutschen Linien zu wehren, die Kampfkameraden herbeizurufen, um den Durchbruch ganzer Geschwader zu verhindern, das war seine Pflicht. Oft geübt in nervenzusammenstanzendem Kampf war sie doch täglich anders geartet und neu. Die Schachzüge seiner Kampfstöße und die Paraden der Gegner wechselten wie die unzähligen Bilder des Wolken- und Luftreichs. Es war nie das Gleiche gewesen an all den vielen Kampftagen. Niemals wußte der Einsame, wird es dir heute wieder glücken oder wird dich ein ungeschickter Zufall hinabstürzen, dorthin, wo deine Gegner liegen, die du überwandest — zu ewiger Ruhe, mitten heraus, aus dem herrlichen Leben?

Der Motor jauchzte in abertausend Explosionen und kühl überlegen parierte die Hand eine harte Bö. Gegen das Ufer kurvte der Patrouillenflug.

*

Die Offiziere der Marinelandfliegerabteilung saßen in der Sonne vor ihren feldgrauen Zelten. Die Maschinen standen seit dem Morgengrauen startbereit. Probeflüge hatten sie einige hundert Meter weit über den Platz getragen. Es wehte heiß, und die Sonnenböen stießen kurz und derb. Zwei Kameraden waren schon früh am Nachmittag zu einem gemeinsamen Aufstieg gestartet, beide armiert. Man kalkulierte, ob sie wohl diesmal unbehelligt würden erkunden können, oder ob wieder, wie ja fast täglich, die Maschinengewehre den Weg hätten bahnen müssen. Die Kameraden spannten auf ihre Rückkehr, denn die Aufträge waren groß und bedeutend.

Feindliche Flieger hatten mehrfach über der Küste

den Durchbruch versucht. Aber ein Wehr metallisch zerspringender weißgrüner Wolken hatte sich ihnen entgegengeworfen. Sie waren ausgebogen, an südlicheren Frontabschnitten den Stoß zu versuchen. Auch stand ihnen die Sonne am frühen Vormittag entgegen. Sie wurden drum in den Nachmittagsstunden wieder erwartet.

Dann rechtzeitig Alarm zu schlagen, hielt einer treue Wacht. Hochoben, ein winziger Punkt, nur dem geübten Auge erkennbar, schwebte er „auf Wacht". Oft schoben sich weite Wolkenfelder unter ihm zu. Ließ aber einmal die laute Sprache des Artillerieduells an der Front nach, so hörten die unten zuweilen das feine Summen des fernen Motors. Sie konnten in Ruhe abwarten. Noch stets im rechten Augenblick hatte sie der Junge, der Kühne, der Unbesiegte zum Kampf gerufen. Sie vertrauten ihm und wußten, daß ein Meister am Werke war.

Der Motorenmeister ließ eine Maschine auf Stand laufen. Das Flugzeug riß an der Fessel, die das Schwanzende am Boden hielt. Der Propeller wirbelte Staubwolken auf, die weithin über die Wiese fauchten. Der Flugzeugführer trat heran und zog sich an der Bordwand hoch. Dann zählte er die Touren und brüllte dem andern etwas ins Ohr. Der suchte den Gashebel. Einmal sprang der Zündungsfunke knallend fehl, dann klang die gigantische Sinfonie der Technik um zehn Oktaven höher. War da noch eine Steigerung, eine Überspannung möglich? Scharf und rein, gesund klang das Tönen. Der Offizier nickte befriedigt. Der Werkmeister stellte die Zündung ab. Sofort sank das Lied in sich zusammen. Der Pilot ging wieder zu seinen Kameraden.

Scherzworte flogen hin und her in dem Kreise der

Offiziere. Mehrere Flugzeugführer ſtritten ſich um einen beſonders begehrten „Franz", ſo nennt die Fliegerſprache den Beobachter, und der Vielbegehrte erwiderte, daß er ſich in Zukunft nur noch zu „Kanonen", zu alterprobten Führern in die „Kiſte" ſetzen würde. Das Verhältnis zwiſchen Pilot und Beobachter beruht auf gegenſeitigem Vertrauen. Weiß der Eine, daß er von ſeinem getreuen Gefährten nicht „verfranzt", d. h. falſch orientiert wird, ſo glaubt der Beobachter, daß der Andere mit ihm nicht allzu oft „Kleinholz" macht, womit alle Beſchädigungen des Flugzeuges — ſei es durch „Kopfſtehen" — oder anderes bei Start und Landung — bezeichnet werden. Paſſiert es jedoch dennoch einmal, und ſolche Unfälle laſſen ſich im Flugweſen, mag ein noch ſo vollkommener Führer das Steuer halten, niemals ganz ausſchalten, ſo behält ſtets der Fliegerhumor die Oberhand. So erzählte einer der Herren von dem großen Wort, das einmal ein ſächſiſcher Franz ausgeſprochen hatte. Sein Führer „zerhaute" bei der Landung nach einem Kriegsflug die Maſchine „reſtlos". Sich langſam von dem Schrecken erholend, ſieht der unglückliche Pilot, wie ſein Beobachter vor ihm durch den Fall vom Sitz gerutſcht iſt. Aus der dunkeln Tiefe der Karoſſerie ſtarrt bewegungslos der Sturzhelm des Franz hervor. Schrecken erfaßt den „Emil", als auf einmal tief aus dem Gewirr von Drähten und Spieren im lieblichſten Sächſiſch eine liebenswürdige Stimme ertönt: „Emil, ſteig aus, mir ſind da!"

Eine alte „Monakokanone", ein Führer, der ſich ſchon im Frieden große Verdienſte um die Marinefliegerei erworben hatte und in den erſten Kriegstagen des Marinekorps das Eiſerne Erſter durch einen Fernflug nach England erflog, ſchilderte die komplizierte Waldlandung, die er als Schüler neben einer Villa in Schlachtenſee

„verbrach“ und zu deren Gedenken ihm später ein dichtender Startleiter ins Photoalbum, das die Aufnahme des in den Baumkronen hängenden Albatros barg, die niedlichen Verse schrieb:

„Und hast du dich in den Wald gesetzt,
Daß sich der Weiterflug nicht lohnt,
Dann singe wie der Vogel singt,
Der oben in den Zweigen wohnt.“

Unter ausgelassenem Gelächter wurde ein neues Brausepulver mit dem phantasievollen und vielversprechenden Namen „Fliegertrost“ mit skeptischen Mienen ausprobiert und dann ein Brief an den gütigen Spender mit der Mitteilung aufgesetzt, daß die Annahme weiterer ähnlich nach Ziegelgruß schmeckender „Trostmittel“ verweigert werden müßte, da sonst die gute Laune in der Fliegerei Schaden leiden könnte. Wenn die Heimat es auch gut meint, so schicke sie doch manchmal erschreckliche „Wohlgeschmackstuben“ und „Erfrischungsbomben“. Aus „Pain“ wird oft „Pein“.

„Achtung!“ Die Offiziere springen auf. Alle Augen blicken himmelwärts. Zwischen zwei Wolkenzügen tropfte es blutendrot herab. Ein Sprühregen feuriger Leuchtbälle, die sich surrend und zischend zu Boden singen. Ein Feuerregen aus den Wolken. Das ist das Alarmsignal zum harten Kampf. „An die Maschinen!“

Die Herzen jagen und die Hände knacken in eiligen Griffen. Es geht schneller wie bei der Feuerwehr. Drei Piloten springen auf die Sitze ihrer bereitstehenden Flugzeuge, drei Beobachter klettern ihnen nach. Matrosen greifen in die Holme der Flügelflächen. Die Anlasser ratschen einige Male im Kreise um ihre Achsen, die Motore knallen und die hölzernen Luftschrauben kommen auf Touren.

Ein Pilot nach dem andern reckt den rechten Arm hoch, die Haltenden springen von den Flügeln zu den Seiten und die Maschinen jagen über den Platz. In rasender Umdrehung schwingen sich Propeller und Laufräder. Der Führer wägt und schätzt des Antreibers Kraft. Noch läuft sein Vogel. Sacht zieht er das Steuerrad, sanft hebt sich das Fahrgestell ab. Stärker preßt die Hand, steiler steigt das leichte Fahrzeug, einmal noch sackt es einen halben Meter im heißen Luftzug durch. Dann wird sein Anflug stabil und gewaltig.

Drei Flugzeuge schrauben sich über dem Platz hoch. Sie ringen um jedes hundert Meter Luft. Hoch über ihnen kreist der Kampfflieger, der sie rief. Seine Augen hatten zweierlei Dinge erspäht, deren Zusammenhang ihm sofort klar wurde. Von See her brauste ein Zeppelin der Küste zu und von der feindlichen Front raste ein Flugzeuggeschwader heran. War es Zufall, war das Zusammentreffen beabsichtigt, die Landung des großen Luftschiffes, das wohl von langer Fahrt kam, durfte nicht durch den Angriff der Übermacht erschwert werden.

Sein leichtes Flugzeug gehorcht dem kleinsten Druck. Er beschreibt Kurven und Achten, als wollte er es auf behende Wendigkeit trainieren, wie ein Rennpferd zuweilen bei der Morgenarbeit. Doch verfolgt er einen anderen Zweck. Hinter großen Wolkenballen, die losgerissen von dem Dunstmeer verstreut hoch darüber hinschweben, sucht er, sich gedeckt vor dem annahenden Feindesgeschwader zu verbergen. Er zählt dessen Einheiten, fünf Kampfdoppeldecker und inmitten ein Großflugzeug. Die Kameraden werden einen schweren Stand haben. Er späht hinab, ob sie nicht endlich durch die Wolkendecke stoßen werden. Stets hat der Obere den Vorteil. Es kommt schließlich auf Sekunden an. Wohl dem, der der Erste ist. Zwei Kilometer noch schätzt er

den Feind fern — einen höchſtens den Lenkballon. Der Augenblick ſpannt ſeine Nerven. Da bauſcht und wellt ſich plötzlich die Daunendecke, Riſſe platzen auf, drei Kameraden tragen die ſchwarzen Kreuze über die Wolken. Schon im Angeſicht des Feindes erreichen ſie deſſen Höhe. Die Maſchinengewehre überſchreien mit ihren ſchnatternden Reden das Poltern der Motorengeſchwader.

Kurz vor der Front der Gegner, die ſcheinbar zuerſt den großen Feldgrauen anrennen wollen, machen die Deutſchen eine ſcharfe Schwenkung. Einen Augenblick geben ſie dem Angreifer dadurch das gute Ziel ihrer Breitſeiten. Doch trotz des wütenden Feuers geht der peinliche Moment der freiwillig mit zähem Mut gegebenen Blöße gut vorüber. Die andere Linie gerät durch das unerwartete Manöver in Unordnung. Sie bricht! Nach drei Seiten ſprühen die Deutſchen ſteigend auseinander. Der Kampfeseifer peitſcht die leichten Gegner ihnen nach, hier zwei, dort je einen. Das ſchwere Großflugzeug ſieht ſich plötzlich iſoliert dem Zeppelin gegenüber, der wie ein Liſt durch die Wolken in die Tiefe auf deutſches Land ſinkt.

Das iſt des Kampffliegers Augenblick! Ein Ruck reißt das Gas weg. Der Gleitflug neigt den leichten Vogel vornüber. Das feſtgebaute Maſchinengewehr zielt mit dem ganzen Apparat zugleich auf den Feind, der den Hochſchwebenden noch nicht entdeckt hatte. Plötzlich iſt er da ... tacktacktacktack ... Jäh ſtößt er vor. In Sekunden fliegt der mächtige Feind im Streuungskegel ſeiner Waffe. Die Tragdecken des Rieſen ſieben ſich, die Schützen reißen vergeblich die Gewehre hoch und verbiegen die Pivots, da ſie den Spielraum überſpannen wollen. Sie kommen nicht zu Schuß, tatenlos ſind ſie unterlegen. Der Führer verſucht eine Kurve. Im Nacken folgt ihm der andere. Tacktacktack ... er-

barmungslos. — Er ſpäht nach Hilfe aus. Seine Brüder kämpfen weit von ihm zu den Seiten. Tacktacktack... ein Kamerad von ihm greift nach dem Herzen und ſtürzt vornüber mit dem Kopf auf die Bordwand, daß die Stirnhaut blutend platzt. Tacktack ... ohne Erbarmen! Die Geſchoſſe ſplittern durch einen Sitz, klirrend zerſpringt der Tourenzähler, ein Feuerſtrahl zuckt aus der zerſchlagenen Benzinführung. In Sekunden lecken die Flammen ringsum. Er ſtellt den Fluß ab, droſſelt und ſtürzt die Maſchine Hunderte von Metern in überzogenem Gleitflug herab. Er weiß, es gibt keine andere Rettung für ihn und die drei Kameraden mehr, als landen, ſtürzend landen und herausſpringen aus der brennenden Maſchine. Durch die dünſtenden Wolken fällt das heiße Feuerwerk. Der Richtgefreite einer Abwehrkanone will noch feuern, ſein Batterieführer aber ſieht die Nutzloſigkeit. Die Wolken hatten ihm kein Schußfeld freigegeben. Sie alle hatten mit ſchlagendem Herzen der Luftſchlacht gelauſcht.

Der deutſche Kampfflieger raſt einem zweiten Ziel zu. Arg bedrängen zwei Feinde einen ſeiner Kameraden. Er ſteigt gegen ſie an, ganz ſteil, denn nun iſt er der untere. Aber ſein leichter Apparat hebt ſich faſt in neunzig Grad und ſchon tackt das Gewehr ſein hartes Lied. Von unten ſchlagen die Geſchoſſe in die Karoſſerie. Die Gegner ſuchen ihr Großflugzeug. Plötzlich wenden ſie und fliehen wie in jäher Erkenntnis, daß ſie mit einem Stärkeren und Gewandteren kämpfen, gegen die eigenen Linien. Hart verfolgt vom deutſchen Geſchwader tauchen ſie dort in ſteilem Gleitflug unter die Wolken.

Der Kampfflieger landet auf dem Platz neben der Zeppelinhalle. Umjubelt von der Beſatzung des arg bedrängt geweſenen und durch ſein zeitiges Eingreifen

glatt zur Landung gekommenen Luftkreuzers, ſpringt er in das wartende Auto über, das ihn und den Luftſchiffkommandanten in raſender Fahrt zu der Stelle fährt, an der der brennende Feind in erzwungenem Sturzflug den Boden fand. Ein ſchwelender Trümmerball! Sanitäter laden den Schwerverwundeten auf ein Krankenauto. Stumm ſtehen die Gefangenen daneben. Nun hatten ſie vergeblich den ganzen langen Tag auf die Rückkehr des Luftſchiffes gelauert.

Als der deutſche Sieger achtungsvoll grüßend herantrat, leuchtete es einen Augenblick über die Züge des Verwundeten, der in ihm wohl den oft genannten und auch wohl manchmal in Journalen abgebildeten und gefürchteten Marineflieger erkannte. Kapitänleutnant von Haino aber legte dem Kühnen die Hand auf die Schulter und ſah ihm in die Augen: „Ich danke Ihnen!“ — Dann fuhr er mit ſeinem Stabsauto wieder zur Meldung gen Brügge, im Geiſte die Kilometerzahl überzählend, die er auf der Fahrt über die zwei Flanken der deutſchen Ausfallsſtellung gegen den Erzfeind zurückgelegt hatte.

Inhaltsverzeichnis

Seite

Küstenwacht 5
England als Scheininsel 35
Der schwarze Tag 57
Über den zwei Flanken 85

Druck von Oscar Brandstetter in Leipzig

Von demſelben Verfaſſer:

C. F. Amelangs Verlag / Leipzig

Feldflieger an der Front

von

Adolf Victor von Koerber

(Dolf von Korb)

Zweiter Abdruck

Leicht kartoniert M. 2.—, in Leinen gebunden M. 3.—

Adolf Victor v. Koerber, der unter dem Namen Dolf v. Korb auch als Bühnenschriftsteller bekannt geworden ist, schildert in seinem vortrefflichen Büchlein, das den Titel der ersten Skizze trägt, das Soldatenleben des Fliegers mit einer Feinheit und Kernwirkung, wie es nur der zu bieten vermag, der selbst mit Leib und Seele dabei ist.

K. Langenbach in der Tägl. Rundschau, Berlin.

Wer sich einen Begriff davon machen will, was „Fliegen" heißt, was der Feldflieger für herrliche Taten draußen vollbringt, dem sei das Werk wärmstens empfohlen. Der Laie wird in dem Buche in einer ebenso gründlichen wie fesselnden Weise aufgeklärt, und der Fachmann wird mit Genugtuung feststellen, daß es ein „Kollege" ist, der diese reizvollen Bilder von Feldfliegern entrollte, und wird vieles lernen können oder seine eigene Erfahrung bestätigt finden.

A. V. v. Koerber — selbst mit dem Eisernen Kreuz geschmückt — hat denen da draußen, die jede Minute, jede

Stunde, Tag und Nacht ihr Leben in die Schanze schlagen, ein bleibendes Denkmal gesetzt, wie es schöner nicht sein könnte.

Dr. Dietrich-Helfenberg im Dresdner Anzeiger.

Sind es Novellen mit aktuell kriegerischem Einschlag? Sind es Teile aus Kriegstagebüchern? Sind es bunte Träume eines Fliegers? Von all dem sind Elemente in dem Buch vorhanden, das, spannend von Anfang bis zu Ende, doch rein sachlich das Verständnis für die Aufgaben der Luftaufklärung, für Flugzeug, Fesselballon und Lenkschiff vermittelt, das die Gefahren uns in schärfster Deutlichkeit malt, das den Zauber des Luftmeeres uns schildert mit einer Fülle von Phantasie und Kraft des Ausdrucks. Er erzählt uns von Nebelflügen in Ost und West, von den Schicksalen eines Fesselballons, von Flugzeuggefechten auf hoher See, von Fliegerglück und -not und besonders auch von deutschem Willen und deutscher Kraft.

F. C. Endres in der Frankfurter Zeitung.

Jede der fünf Erzählungen schildert eine andere Seite des Luftkampfes, alle zusammen geben einen modernen Heldensang voller Schönheit und Kraft! Schwäbischer Merkur.

Dem Buch ist eine außerordentliche Verbreitung zu wünschen, es ist das Buch der Bücher unter all den vielen Veröffentlichungen, die der Weltkrieg aus dem Leben unserer Flieger hervorgebracht hat. Leipziger Tageblatt.

Das Büchelchen ist so famos, so frisch und packend geschrieben, daß man es gerne immer wieder zur Hand nehmen wird.

Berliner Lokal-Anzeiger.

32101 066920453

C. F. Amelangs Verlag / Leipzig

Das Unterseeboot im Kampfe

von

Friedrich Otto

10 Bogen Text mit 31 Bildertafeln

Geprüft und zugelassen vom Reichsmarineamt

Leicht kartoniert M. 2.—, in Leinenband M. 3.—

20. Tausend

Das Buch enthält eine geradezu vollständige Darstellung der Einrichtungen eines Unterseeboots, seines Wirkens, seiner geschichtlichen Entwicklung und Zukunft. In leichtem Unterhaltungston geschrieben, lesen sich die Schilderungen der technischen Einrichtungen leicht und verständlich. — Einige 30 Einzelbilder, die sehr gut ausgewählt sind, tragen wesentlich zum Verständnis des überreichen Stoffes bei. Daß auch Torpedos und Seeminen in Kürze ähnlich behandelt sind, ist ein fernerer Vorzug. — Die Arbeit kann als eine der besten auf dem schwierigen und jetzt jeden so fesselnden Gebiet bezeichnet und ganz besonders empfohlen werden. Auch die Kenner und Techniker werden manch Neues aus diesem Büchlein erfahren.

Vizeadmiral a. D. Hermann Kirchhoff
in der Täglichen Rundschau.

Durch jede Buchhandlung zu beziehen